

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 27 MEI 2025

Namiddag

Commission de la Mobilité, des
Entreprises publiques et des
Institutions fédérales

du

MARDI 27 MAI 2025

Après-midi

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.45 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Frank Troosters.

Le développement des questions commence à 14 h 45. La réunion est présidée par M. Frank Troosters.

De teksten die cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.

Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.

[01] Actualiteitsdebat over het voorakkoord met de spoorbonden en toegevoegde vragen van

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord met de spoorbonden" (56004707C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord met de spoorbonden" (56004906C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord met de spoorbonden" (56005041C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De impact van de pensioenhervorming op de NMBS en Infrabel" (56005045C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord van de minister met de vakorganisaties" (56005058C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstakingen" (56005059C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord met de spoorvakbonden" (56005095C)
- Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het sociaal voorakkoord bij het spoor" (56005192C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gevolgen van de besparing op de pensioenen bij de NMBS" (56005230C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gesprekken met de vakbonden bij de NMBS" (56005237C)

[01] Débat d'actualité sur le préaccord avec les syndicats du rail et questions jointes de

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord conclu avec les syndicats des chemins de fer" (56004707C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord avec les syndicats des chemins de fer" (56004906C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord conclu avec les syndicats de cheminots" (56005041C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'incidence de la réforme des pensions sur la SNCB et Infrabel" (56005045C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord conclu par le ministre avec les organisations syndicales" (56005058C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves sur le rail" (56005059C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord avec les syndicats des cheminots" (56005095C)
- Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord social pour le secteur ferroviaire" (56005192C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les conséquences des mesures d'économies en matière de pension à la SNCB" (56005230C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les discussions avec les syndicats de la SNCB" (56005237C)

[01.01] **Irina De Knop** (Open Vld): Mijnheer de minister, de tijd haalt ons in. Enige tijd geleden hadden we een vraag ingediend over het voorakkoord met de spoorbonden, dat u op 23 april in de pers had aangekondigd. Ondertussen vordert het dossier en raken steeds meer elementen uit dat voorakkoord bekend. Daarom hebben we een geactualiseerde versie van de vraag ingediend. Ik focus op de meest recente vraag en bundel daarbij de twee eerder ingediende vragen.

Mijnheer de minister, na meer dan 20 stakingsdagen – de teller staat ondertussen op 25 – en weken van onderhandelingen werd er blijkbaar eindelijk een voorakkoord met de spoorvakbonden gesloten, na maanden van onrust en ongemak voor de pendelaars. De noodzaak tot verandering in de sector is overduidelijk, maar de lange onderhandelingsperiode roept uiteraard vragen op. Het heeft ongetwijfeld veel tijd en moeite gekost om tot een akkoord te komen, wat aanzienlijke overlast heeft veroorzaakt voor de reizigers. De onderhandelingen met uw collega-minister Jambon, die wellicht het gevoeligst liggen, zijn blijkbaar nog gaande.

Ondertussen hebben we via de media heel wat informatie kunnen vergaren over de inhoud van het voorakkoord, maar, behoudens vergissing van mijnentwege, is er tot op vandaag nog geen tekst aan het Parlement bezorgd. De stopzetting van de statutaire aanwervingen binnen de spooronderneming

springt het meest in het oog. Blijkbaar gaat die stopzetting niet onmiddellijk in, maar pas vanaf 2028. Daarnaast zouden heel wat taken van HR Rail worden overgeheveld naar Infrabel en de NMBS. Het is echter onduidelijk hoe het contractuele statuut van het spoorpersoneel er in de toekomst zal uitzien.

Mijnheer de minister, welke elementen zijn inmiddels opgenomen in het voorakkoord? Kunt u toelichten waarom ervoor gekozen is om pas in 2028 te stoppen met de vaste benoemingen en niet onmiddellijk? Welke taken blijven in de tussentijd bij HR Rail? Welke taken zullen worden overgedragen naar Infrabel en de NMBS? Hoe zal het toekomstige contractuele statuut van het spoorpersoneel eruitzien? Onder welk paritair comité zullen de contractuele personeelsleden vallen? Dat laatste is belangrijk met het oog op de toekomstige liberalisering van het spoor.

Ik heb ook een eerder gestelde vraag die ik wil hernemen. Hoe ziet u de modernisering van het statuut? Wat wordt er precies veranderd? Is het nieuwe statuut gebenchmarkt met voorbeelden van buitenlandse spoorondernemingen?

01.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, de situatie is al heel goed geschetst door collega De Knop. Ik hoef er dus niet verder op in te gaan. Ik zal ineens overgaan tot mijn vragen. Ik heb er een aantal, dus ik zal ze bundelen.

We hebben allemaal het voorakkoord kunnen lezen in de media. Als ik me niet vergis, zullen de vakbonden vandaag, 27 mei, opnieuw overleg houden om hun standpunt daarover te bepalen. Los daarvan heb ik een aantal vragen over de pensioenen bij de NMBS en Infrabel.

Mijn eerste reeks vragen gaat over het voorakkoord en de inhoudelijke afspraken ter zake. Mijnheer de minister, kunt u toelichten wat precies wordt verstaan onder "de verworven rechten" die gevrijwaard blijven? Het voorakkoord kwam er na een reeks stakingen. Kunt u toelichten welke thema's, naast de hervorming van het personeelsstatuut en de rol van HR Rail, op tafel lagen tijdens de onderhandelingen met de vakbonden?

Is het voorakkoord inmiddels voorgelegd aan de achterban van de vakbonden? Zo ja, wat was de reactie? Is het ondertussen goedgekeurd? Wanneer wordt het akkoord dan voorgelegd aan de federale regering? Verwacht u dat dit akkoord de sociale rust zal herstellen? Hoe zult u de voortgang opvolgen, zeker met het oog op het overleg in verband met de pensioenregeling, dat nog gepland staat?

Dan heb ik nog een aantal vragen in verband met de uitvoering van het voorakkoord in de praktijk.

Mijnheer de minister, kunt u toelichten wat de rol van HR Rail precies wordt in het nieuwe organigram en wat er verandert in de verdeling tussen de taken bij de NMBS en Infrabel? Welke concrete stappen zijn gepland om de hervormingen op het terrein te realiseren? Hoe ziet het tijdspad eruit voor de overheveling van de bevoegdheden, het personeel en dergelijke meer? Over hoeveel personeelsleden gaat het bij de verschuiving van HR Rail naar de NMBS en Infrabel? Over welke functies en profielen spreken we dan?

Tot slot, op welke manier zullen de verworven rechten van het overgaande personeel gegarandeerd blijven bij hun overstap naar NMBS of Infrabel? Hoe zal erover gecommuniceerd worden met het personeel?

Daarnaast heb ik nog twee vragen over de financiële impact. Klopt het dat de raming uitgaat van een extra kostprijs van meer dan 300 miljoen euro voor de NMBS en Infrabel? Waarop is die raming gebaseerd?

Tot slot, hoe verhoudt die hervorming zich tot de doelstellingen die aan de NMBS en Infrabel zijn opgelegd in het openbaardienstcontract?

01.03 Frank Troosters (VB): *Enige tijd geleden kondigde de federale minister van Mobiliteit aan een voorakkoord te hebben bereikt met de drie grootste spoorvakbonden. In dit voorakkoord werden (volgens de minister) verschillende fundamentele principes opgenomen inzake de tewerkstelling en de verworven rechten van de spoorwerknemers. De betrokken vakorganisaties moesten dit 'voorakkoord' echter nog ter goedkeuring voorleggen aan hun achterban.*

Tijdens de recente bespreking van zijn beleidsnota inzake mobiliteit kon/wou de minister nog geen verdere inhoudelijke details over het akkoord bekendmaken.

1. Kan de minister intussen duidelijkheid brengen over de inhoudelijke aspecten die in het akkoord werden overeengekomen? Welke afspraken werden concreet verankerd in het gemaakte akkoord?

2. Hoe beoordeelden de leden van de betrokken spoorvakbonden de inhoud van het gemaakte voorakkoord? Hadden zij bijkomende vragen, bezwaren of opmerkingen? Zo ja, welke?

3. Op welke wijze en op welke termijn zullen de inhoudelijke afspraken uit het akkoord uitgevoerd worden?

Vanaf maandag 19 mei (22u) tot dinsdag 20 mei (laatste trein) vind er een nieuwe spoorstaking plaats. Deze zoveelste staking is opnieuw gericht tegen het beleid inzake het spoor van de Arizona-regering.

1. Op welke wijze evalueert de minister deze nieuwe staking gezien het overleg dat hij met de spoorbonden had?

2. Welke bijkomende stappen gaat de minister ondernemen om toekomstige stakingen te vermijden?

3. Op welke wijze zal de minister het geschonden vertrouwen en de onvrede bij de getroffen treinreizigers in de toekomst trachten te herstellen?

In het licht van de aangekondigde plannen van de Arizona-regering over het hervormen van het pensioenstelsel geven de spoorbedrijven NMBS en Infrabel aan dat deze hervormingen hen allicht meer van 300 miljoen euro zullen kosten tegen 2032. Deze extra kost komt er bovenop de hen reeds opgelegde besparing van 675 miljoen euro.

Onlangs de opgelegde besparingen blijft deze regering toch vasthouden aan de doelstellingen die spoorbedrijven geacht worden te behalen zoals overeengekomen in de beheerscontracten die de overheid met hen afsloot.

Volgens de pers zou een lid van de Raad van Bestuur van de NMBS onomwonden spreken van een contractbreuk door de overheid.

1. Kan de minister duiden wat de financiële impact van de geplande pensioenaanpassingen door de Arizona-regering voor de spoorbedrijven zal zijn?

2. Laat de minister een opening om de afgesloten beheerscontracten met de spoorbedrijven aan te passen gezien de opgelegde besparingen en de mogelijke extra lasten voor de spoorbedrijven?

3. Zal de minister trachten compenserende maatregelen te nemen ten gunste van de getroffen spoorbedrijven? Zo ja, op welke wijze? Zo neen, waarom niet?

01.04 Julien Matagne (Les Engagés): Monsieur le ministre, vous êtes en train de conclure un préaccord social important avec les représentants des entreprises ferroviaires ainsi que les principales organisations syndicales du secteur. Le texte aborde les volets de la mobilité et des ressources humaines, en affirmant plusieurs principes essentiels, tels que la garantie de l'emploi et le respect des droits acquis. Il prévoit également un transfert de compétences, tout en maintenant HR Rail.

Les Engagés sont convaincus de la nécessité de faire évoluer notre modèle pour garantir la viabilité de notre service public ferroviaire et les droits des travailleurs. Je me réjouis de l'équilibre que vous pourrez certainement nous présenter dans un futur plus ou moins proche. Vous avez toujours veillé à maintenir le débat entre vous et les instances, tant que le préaccord n'était pas formellement établi. Pouvez-vous nous éclairer sur l'état d'avancement des discussions ainsi qu'éventuellement sur la finalité de l'accord complet?

Enfin, quelles seront les prochaines étapes du processus, notamment en ce qui concerne la présentation officielle du projet au gouvernement fédéral?

01.05 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, lors de notre précédente réunion à ce sujet, vous m'aviez invité à adapter ma question parce que vous étiez assez fier du préaccord qui était intervenu

la veille ou l'avant-veille, et que ma question n'en tenait, selon vous, que trop peu compte. Aujourd'hui, la situation est inversée car les syndicats francophones ont rejeté le préaccord que vous aviez conclu après d'âpres discussions. Nous savions que les deux principaux syndicats devaient se prononcer d'ici au 27 mai, mais ils ont été plus vite qu'attendu. À la veille d'une nouvelle journée de grève nationale, ils se sont donc prononcés négativement.

Ce préaccord social était fragile, vous-même l'aviez déclaré. Et le dossier des pensions reste toujours aussi brûlant. En ce qui concerne le statut, la fin de la statutarisation des agents risquait également de ne pas faire recette chez les cheminots. Pour rappel, près de 90 % des cheminots sont statutaires. Proposer, comme vous l'aviez fait, que les recrutements se fassent uniquement sous forme contractuelle dès le début de 2028 n'a visiblement pas été bien accueilli.

Face à la fin du statut et aux éventuelles craintes que le personnel contractuel pourrait avoir, vous auriez accepté qu'une convention collective pour ce personnel soit négociée au sein de la commission paritaire nationale.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous confirmer ces informations, tout comme le maintien de l'organe de dialogue social comme structure unique pour l'ensemble des cheminots, avec la règle des deux tiers pour l'approbation des décisions?

Dans votre plan, quel aurait été demain le rôle de HR Rail puisque, visiblement, le recrutement du personnel serait dorénavant de la responsabilité de la SNCB et d'Infrabel?

Pouvez-vous confirmer également qu'il n'y aurait pas eu de réquisition de personnel en cas de mouvement de grève et qu'on serait resté dans le modèle actuel du service minimum garanti, que nous évoquions tout à l'heure?

Qu'entendez-vous faire à présent face au refus des cheminots de suivre votre préaccord? Cela remet-il tout ce qui a été entrepris jusqu'ici en question? Quelle est votre marge de manœuvre dans ce dossier et pensez-vous réellement que tout le monde au sein du gouvernement veuille arriver à un accord qui permettrait de rassurer les syndicats, sinon sur le long terme, au moins sur le moyen terme?

01.06 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, ma question est assez simple. À présent que l'accord semble avoir été rejeté par les syndicats, qu'allez-vous faire? Allez-vous revoir vos plans et entendre ceux qui font rouler les trains tous les jours?

01.07 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, tijdens de bespreking van de beleidsnota gaf u aan dat u pas over het akkoord met de vakbonden wilt spreken, zodra zij het intern hebben kunnen bespreken en u een antwoord van hen hebt ontvangen. Er zijn al duidelijke signalen dat het akkoord niet overal positief werd onthaald. Hebt u echter ook positieve signalen gekregen? Op welke manier gaat u ermee verder?

Het is ook belangrijk om de hele pensioenkwestie daarin mee op te nemen. Die raakt immers ook aan het sociaal statuut. Het is niet uw bevoegdheid, maar voor de vakbonden en de werknemers zijn regelingen inzake hun pensioenen ook onderdeel van hun personeelsstatuut

U mag geen voorafname doen, ook niet via een deelakkoord, waarna er nadien andere akkoorden over de pensioenen worden gesloten. Ik maak trouwens dezelfde opmerking in de commissie voor Landsverdediging: we moeten het sociaal statuut als een totaalpakket beschouwen en niet als een verzameling van afzonderlijke onderdelen.

Hoe ziet u het verdere verloop opdat ook de treinreiziger een rustige zomer tegemoet kan gaan en zo veel mogelijk gebruik kan blijven maken van de trein?

Ten slotte, u hebt tijdens de begrotingsbespreking gewaarschuwd dat de besparingen voor de komende jaren nog niet zijn uitgewerkt en dat u in dat verband nog oefeningen maakt. Voor 2025 hebt u de oefening wél gemaakt. Kunt u ons en vooral het personeel garanderen dat de efficiëntiewinsten die de komende jaren moeten worden gerealiseerd, niet opnieuw op hen zullen worden afgewenteld?

01.08 Minister Jean-Luc Crucke: Zoals u wellicht weet, werden de leden van de vakorganisaties

verzocht om zich in de loop van de dag uit te spreken over het sociaal voorakkoord.

Je n'ai reçu à ce jour – mais je n'ai peut-être pas les mêmes liens avec les syndicats que d'autres collègues – ni confirmation ni infirmation. Il n'y a aucune communication de la part de ceux avec qui j'ai débattu pendant 48 heures et conclu un préaccord, signé par l'ensemble des représentants des organisations syndicales. Pour que les choses soient claires: je n'ai pas, à ce stade, reçu quoi que ce soit.

Ik wil hier opnieuw de verbintenis bevestigen die ik ben aangegaan tegenover de vakbondsafgevaardigden om geen commentaar te leveren tijdens de raadplegingsfase van hun basis. Het is niet omdat iemand hier zegt dat het zo is, dat het ook zo is. Als ik geen antwoord krijg van de vakbonden, zal ik ook geen commentaar geven, maar u mag erop rekenen dat ik daarna alle documenten openbaar zal maken. De resultaten worden de komende uren verwacht en ik wens niet vooruit te lopen op de aard ervan. Ik zal met het nodige respect het officiële standpunt van de werknemersafgevaardigden afwachten.

Naleving van het sociaal overleg is van fundamenteel belang. Sta mij echter toe om de fundamentele beginselen van dit voorakkoord te herhalen. De tewerkstelling wordt gewaarborgd. Dat heeft niets te maken met de financiële sanering. De verworven rechten van de werknemers blijven volledig behouden. Er wordt voorzien in een overdracht van competenties, meer bepaald inzake aanwerving, selectie en loopbaan. HR Rail behoudt een centrale rol en blijft instaan voor het sociaal overleg, de reglementering, het statuut van het personeel en de contracten. Tot slot zal er een gemoderniseerd kader worden ingevoerd met een evolutie naar contractuele relaties die meer aangepast zijn aan de realiteit van de sector.

Comme je viens de le préciser, je ne prendrai position sur l'avis formulé par les organisations syndicales que lorsque je recevrai un document écrit détaillé et circonstancié. Ce n'est qu'après en avoir pris pleinement connaissance que je serai en mesure d'adopter une position claire et de déterminer les suites à y donner. J'ai toujours agi de la sorte, quelles qu'aient été mes responsabilités ministérielles, et je n'entends pas changer ma manière de fonctionner.

Dès mon entrée en fonction, j'ai souhaité entamer le dialogue dans la transparence et le respect des positions de chacun. L'accord de gouvernement nous indique la direction à prendre. Nous devons préparer le secteur à l'après 2032, comme je l'ai dit tout à l'heure. Ce sont les données avec lesquelles nous devons tous composer. J'en appelle dès lors à la responsabilité de chacun pour que les démarches entreprises depuis le mois de février et les propositions formulées dans le cadre de ce préaccord puissent trouver écho auprès de l'ensemble des acteurs de cette réforme pour accompagner le secteur ferroviaire. Il faudra prouver à l'avenir que nous sommes les meilleurs pour opérer sur le réseau belge. Cela va de pair avec la stabilité sociale du secteur. Sans marge d'efficience pour 2032, il est effectivement à craindre qu'à ce moment-là, les difficultés sociales seront bien plus importantes que certains osent même l'imaginer.

Concernant les grèves intersectorielles des 19 et 20 mai, je tiens à préciser qu'elles ne sont pas liées à ce préaccord, mais en particulier – les syndicats l'ont dit eux-mêmes – aux problématiques concernant la réforme des pensions. Comme je l'ai déjà indiqué, les syndicats ont entamé un dialogue avec le ministre des Pensions. La dernière réunion, qui s'est tenue le 28 avril dernier, s'est déroulée dans un climat constructif. J'espère que ces échanges permettront de rapprocher les positions et de soutenir le processus de préaccord en cours.

Vous m'avez également interrogé sur les coûts potentiels des réformes en matière de pensions. À ce stade, les estimations que vous mentionnez m'ont également été communiquées. Nous sommes en phase de vérification de ces montants. Ils sont effectivement importants et ils vont peser lourd sur le secteur. J'envisage dès lors de les mettre dans la balance des économies à réaliser sur la présente législature car on ne peut pas demander au secteur de suivre sa trajectoire de performances, de faire des économies et de prendre en plus en charge le coût des réformes. Ce serait injustifié et déséquilibré.

J'envisage d'aborder cette question avec mon collègue le ministre des Pensions dès que le dossier sera suffisamment avancé.

Enfin, je tiens à être clair: les économies prévues pour la SNCB et Infrabel ne remettront pas en cause

les objectifs fixés dans le contrat de service public et le contrat de performance. Ces objectifs sont inscrits dans l'accord de gouvernement. Leur mise en œuvre fera l'objet d'une évaluation approfondie lors de la *mid-term review* prévue en 2027.

Le préaccord est le fruit d'un dialogue ouvert et responsable. Je suis convaincu qu'il constitue une base solide pour renforcer la stabilité sociale et préparer l'avenir du rail.

01.09 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, u zegt al meer dan een maand hetzelfde. Ik begrijp dat onderhandelen met de vakbonden niet evident is en dat het moeilijk is om op de feiten vooruit te lopen. U moet evenwel de leden van onze commissie ook ernstig nemen. Het kan toch niet dat wij in de pers en op de websites van de vakbonden wel heel wat elementen van dat voorakkoord kunnen lezen, terwijl u hier weigert om aan de commissie voor Mobiliteit nog maar de minste toelichting te geven, ook al kennen we de fundamenteën, zoals verwoord in het regeerakkoord sinds februari.

Ik nodig u dus uit om een evenwicht te vinden tussen wachten op de vakbonden en voldoende informatie geven aan de commissie. Misschien kunt u de vakbonden ook eens een deadline geven, anders kan men tot het einde van het jaar onderhandelen.

01.10 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, ik moet aangeven dat ik op heel weinig vragen een antwoord gekregen heb, maar u kunt uiteraard niet vooruitlopen op de reactie van de vakbonden. Ik heb daar begrip voor.

Het siert u ook dat u gemaakte afspraken met hen naleeft. Het is echter wel belangrijk om op korte termijn, wanneer er klaarheid is, duidelijk te communiceren naar zowel het personeel als de spoorsector. Het akkoord heeft immers een grote impact. U moet, zodra er duidelijkheid is, transparant communiceren. Dat is in het belang van het personeel, dat met heel veel vragen zit. We moeten vermijden dat we opnieuw met sociale onrust worden geconfronteerd.

Voor eventjes wil ik nog genoeg nemen met uw antwoorden, maar ik volg voor een stuk mevrouw De Knop. Het is van belang dat de commissieleden, wanneer er uitsluit is, nauw betrokken worden bij het akkoord en dat we toelichting krijgen over de effectieve inhoud van de hervormingen, liefst voor we daarover in de media moeten lezen.

01.11 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik hou van mensen die een gegeven woord nakomen. Dat moet zeker ten opzichte van het Parlement. Eigenlijk worden we vandaag gegijzeld door de vakbonden. Zolang zij zich niet uitspreken en u niet officieel in kennis stellen van hun antwoord, kunnen wij hier blijven hengelen naar informatie en blijven onze pogingen om ons werk te doen onsuccesvol. Dat is onaanvaardbaar.

In uw beleidsnota had u het letterlijk over "enkele dagen". Wij zijn ondertussen al heel wat dagen verder. Nu hebt u het over enkele uren. We komen dus dichterbij.

Ik betreur in ieder geval dat wij geen informatie krijgen in antwoord op de vragen die wij hier al meermaals hebben gesteld. Het is onze rol om vragen te stellen en wij moeten dus ook antwoord daarop krijgen.

Ik hoop vooral op sociale vrede. Dat betekent hopelijk geen stakingen meer en eindelijk de dienstverlening die de treinreizigers verdienen. Ik verwacht zo snel mogelijk informatie in het Parlement en hoop dat het spelletje wachten op de vakbonden vlug voorbij is.

01.12 Julien Matagne (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos précisions. Je ne vous cacherai pas qu'à mon tour, je suis impatient d'obtenir des réponses plus claires et plus précises, même si je salue évidemment votre engagement et votre respect envers l'institution et les syndicats ferroviaires.

J'entends aussi les principes qui sont conservés dans votre préaccord: la garantie de l'emploi et des droits acquis, le transfert de compétences et le maintien de HR Rail, la préservation de la concertation sociale, le tout dans un cadre modernisé qui vise à correspondre à la réalité présente et future. Comme vous l'avez dit, il faut se préparer à l'avenir, 2032 en l'occurrence. Il faudra alors prouver toute notre compétence et notre performance pour assurer un service de qualité. Je pense que nous pouvons

compter sur vous. Vous êtes bien parti et vous recevez donc tout notre soutien.

01.13 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, une fois n'est pas coutume, je vais rejoindre Mme Cuylaerts et, indirectement, les premières paroles de M. Matagne. En effet, même vos partenaires de majorité disent que les informations sont insuffisantes et que nous sommes quelque peu pris en otage, au point que la commission ne peut pas travailler pour la raison toute simple que les informations ne filtrent pas jusqu'ici et que nous ne pouvons pas en débattre, si ce n'est par voie de presse.

Vous n'êtes pas ministre des Pensions, vous le répétez, et c'est vrai. Vous ne m'apprenez rien. Toutefois, le fait est que nous n'avons toujours reçu aucune nouvelle au sujet des pensions. C'est là que le bât blesse, malgré le préaccord qui semble ne plus être. Vous êtes donc désormais le ministre des grèves ou celui de la libéralisation dont on ne peut pas parler. C'est quand même embêtant. Je vous ai posé plusieurs questions relatives au préaccord, mais vous vous refusez à aborder ce sujet, parce que tout cela est encore "secret" – bien que divulgué dans la presse – et pas encore adoubé par les cheminots. Nous nous trouvons dans l'impasse, monsieur le ministre.

Par conséquent, je vous invite à reprendre le travail et à revenir vers nous afin que nous puissions en discuter à partir d'éléments concrets en commission, puisque c'est le lieu approprié. Je vous ai posé plusieurs questions quant aux termes du préaccord. J'aimerais obtenir des réponses, de sorte que nous puissions échanger ici. Cela fait des semaines, pour ne pas dire des mois, que cela dure. Les grèves se répètent. Vous étiez content d'avoir obtenu un préaccord, mais le fait est qu'aucune information ne nous est parvenue à ce sujet. Vous ne voulez pas répondre à plusieurs questions que je vous ai posées, au motif que ce préaccord n'est pas encore connu. Nous n'allons pas passer la législature à opérer de la sorte. Il faudra bien en sortir à un moment donné. Je vous remercie, monsieur le ministre.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

02 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De besparingen bij de NMBS" (56004405C)
02 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les économies à la SNCB" (56004405C)

02.01 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik ben nu al een tijdje actief in het Parlement, maar ik verbaas mij er toch nog over dat die actuadebatjes eigenlijk non-debatten zijn. Dat is niet de eerste keer, maar we houden vol, mijnheer de minister. Volgende week zullen we over hetzelfde onderwerp opnieuw een vraag stellen.

Ik kom dan bij de besparingen bij de NMBS. We zullen misschien in herhaling vallen, maar ik hoop dat u wat meer gedetailleerde informatie hebt dan bij de bespreking van de beleidsnota zelf. We vernamen dat de spoorwegen dit jaar 50 miljoen euro moeten besparen binnen een traject dat in 2029 zal oplopen tot 675 miljoen euro. De NMBS zal het grootste deel van die besparingen moeten verwezenlijken. Dit jaar alleen al zou de NMBS blijkbaar 45 miljoen euro moeten vinden, waarvan 41 miljoen euro afkomstig van de exploitatievergoeding die de spoorwegmaatschappij krijgt. De resterende schijf van 9 miljoen euro op het bedrag van 50 miljoen euro zou dan gelijk verdeeld worden tussen de NMBS en de spoornetbeheerder Infrabel.

Over de manier waarop die besparingen worden gerealiseerd, wil noch de NMBS, noch Infrabel eigenlijk veel commentaar geven. We stellen ons uiteraard vragen over de directe gevolgen voor de reizigers die dagelijks afhankelijk zijn van een betrouwbare en betaalbare dienstverlening.

Welke maatregelen zullen de NMBS en Infrabel nemen om die besparing te verwezenlijken?

Welke stappen zet de regering van haar kant om ervoor te zorgen dat die besparingen niet zullen leiden tot hogere ticketprijzen voor reizigers?

Hoe garandeert de regering dat de stiptheid en de frequentie van de treindiensten ondanks de opgelegde besparingen niet zullen afnemen? Wordt er daarbij ook rekening gehouden met de impact van mogelijke wijzigingen in het aanbod op pendelaars en andere dagelijkse gebruikers van het openbaar vervoer?

Hoe wil de regering vermijden dat reizigers geconfronteerd worden met langere wachttijden, verminderde comfortstandaarden of minder beschikbare zitplaatsen? Dat laatste element blijkt de laatste tijd immers absoluut een heikel punt.

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

02.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Collega, zoals ik al gezegd heb tijdens de commissievergadering van 13 mei, zullen de besparingen van 50 miljoen euro die in 2025 zullen worden uitgevoerd als volgt verdeeld worden: een terugbetaling van 41 miljoen euro die de NMBS in 2024 te veel heeft geïnd, een investeringsinspanning van 4,5 miljoen euro van de NMBS en een operationele inspanning van 4,5 miljoen euro van Infrabel.

In 2024 hebben beide ondernemingen winst geboekt. Dat betekent dat de inspanningen die in 2025 worden gevraagd geen impact op de uitgevoerde taken zullen hebben.

Zoals ik eerder heb gezegd, werden de bepalingen en de ambities van de contracten tussen de openbare spoorwegondernemingen en de Staat in het regeerakkoord vastgelegd, zowel wat betreft de stiptheid en het aanbod als de kwaliteit van de dienstverlening.

In het kader van het nieuwe vervoersplan 2026–2029 bereidt de NMBS, in goede samenwerking met de gewesten, de ontwikkeling van een vervoersaanbod voor, dat een toereikend mobiliteitsproduct waarborgt door de verschillende vervoersaanbiedingen te combineren.

We zullen de beste manier analyseren om de doelstellingen die in het regeerakkoord werden vastgelegd te behalen, zonder de verworven rechten opnieuw ter discussie te stellen of de tewerkstelling of het welzijn van de werknemers in gevaar te brengen en door de nadruk te leggen op het behoud van een toegankelijke, betrouwbare en kwaliteitsvolle dienstverlening voor de reizigers.

Wat uw vraag over de verhoging van de ticketprijzen betreft, kan ik bevestigen dat de reizigers niet voor de nieuwe tariefstructuur van de NMBS, die voor eind dit jaar is gepland, zullen moeten opdraaien. De trein moet als ruggengraat van onze mobiliteit toegankelijk zijn, ook financieel. De nieuwe tariefstructuur biedt echt voordelen voor iedereen.

Tot slot zet ik in op verdere productiviteitsverhogingen en schaalvoordelen om de besparing te realiseren. Daarom zal ik erop toezien dat de ondernemingen een serieuze economische analyse uitvoeren, waarbij rekening wordt gehouden met de vaste kosten, de schaal- en netwerkvoordelen en de vermeende kosten en voordelen voor de maatschappij inzake files, vervuiling enzovoort.

02.03 **Irina De Knop** (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Als ik u goed begrepen heb, hebt u gezegd dat er in 2025 totaal geen impact is op de werking. Alle inkomsten zijn dus afkomstig uit de vervoersopbrengsten, meen ik uit uw antwoord te kunnen opmaken. U zegt, opnieuw als ik goed geluisterd heb, dat er ook voor de komende jaren geen impact mag zijn, noch op het vlak van dienstverlening, noch op het vlak van tarifiering. Ik kan dan ook niet anders dan concluderen dat u ook in de komende jaren rekent op voldoende inkomsten van beide organisaties om het plaatje te laten kloppen. Jammer genoeg kunt u niet meer antwoorden, want het benieuwt mij wel te vernemen wat u van mijn conclusie vindt.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

03 **Samengevoegde vragen van**

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De alcohollimiet bij beroepschauffeurs" (56004458C)
- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Alcogates" (56005301C)

03 **Questions jointes de**

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le taux d'alcoolémie autorisé pour les chauffeurs professionnels" (56004458C)
- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les alcogates" (56005301C)

03.01 **Irina De Knop** (Open Vld): Niet zo lang geleden vond in Wijnegem een tragisch ongeval plaats waarbij een dronken vrachtwagenchauffeur betrokken was. Zijn tweejarig dochtertje raakte daarbij zwaargewond. We willen in dit verband opnieuw de aandacht vestigen op het dringende probleem van alcoholgebruik in het vrachtverkeer. Ook in deze commissie hebben we daar al herhaaldelijk over gesproken, onder meer met de voormalige collega van Vooruit.

Het gaat hier om een iets andere problematiek dan die van het personenvervoer, waar we eerder al over debatteerden. In dit geval betreft het beroepschauffeurs. We weten dat de beroepsfederatie Febetra al geruime tijd zelf pleit voor een nultolerantiebeleid voor vrachtwagenchauffeurs, omdat zij een voorbeeldfunctie hebben en alcoholgebruik achter het stuur de verkeersveiligheid ernstig in gevaar kan brengen. Momenteel is de alcohollimiet voor beroepschauffeurs al verlaagd tot 0,2 promille, wat strenger is dan de norm voor gewone bestuurders. Volgens Febetra is dat echter onvoldoende om een krachtig signaal te geven.

Daarom heb ik enkele vragen voor u.

Welke stappen heeft de federale regering al ondernomen om het alcoholgebruik van vrachtwagenchauffeurs verder te beperken? Zijn er plannen om de handhaving van de bestaande alcoholregels voor beroepschauffeurs te versterken? Wordt er gedacht aan andere maatregelen die ervoor kunnen zorgen dat die mensen hun voorbeeldfunctie nog beter kunnen opnemen?

03.02 **Tine Gielis** (cd&v): Mijnheer de minister, in deze context lanceerde u onlangs het voorstel om ook in ons land *alcoholgates* in te voeren. Dat zijn automatische poorten die bestuurders, met name vooral professionele bestuurders, verplichten een alcoholtest af te leggen vooraleer zij de weg op kunnen. U liet zich daarbij inspireren door het voorbeeld van Zweden.

Wij hebben in dit verband ook enkele van onze contacten geraadpleegd. Daarbij kwamen enkele bekommernissen naar voren, met name vanuit de transportsector en de havengemeenschap. Binnen die sector leeft toch enige terughoudendheid tegenover dit voorstel, dat als weinig doelgericht wordt omschreven. Vooral in de havensector is men bezorgd over de wachttijden die *alcoholgates* met zich mee zouden kunnen brengen, evenals over de economische impact die dat zou genereren, zeker gezien het belang van aanrijtijden voor de concurrentiepositie op die plekken.

Ook werd als argument aangegeven dat vooral in de havengebieden alcoholmisbruik minder speelt dan op andere wegen op ons grondgebied, waarop verschillende weggebruikers zich samen op pad begeven en de conflictpunten net meer aanwezig zijn.

Mijnheer de minister, wij hebben voor u enkele heel concrete vragen in die context. Welke concrete plannen hebt u ter zake? Zijn er al instanties gevraagd of opdrachten gegeven om een en ander nader te onderzoeken? Er is immers sprake van een onderzoek.

Hoe gaat u om met de bekommernissen die door de aangehaalde sectoren werden aangereikt, met name dat de maatregel weinig doelgericht is en een belangrijke economische impact zou kunnen hebben?

03.03 **Minister Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, collega's, vanaf 2015 is de alcohollimiet voor professionele bestuurders verlaagd naar 0,09 mg per liter uitgeademde alveolaire lucht, zijnde 0,2 promille, bij wet van 9 maart 2014. Die verstrengde limiet geldt voor bestuurders van vrachtwagens, bussen, taxi's, ambulances en alle bestuurders die een medische keuring nodig hebben en in de mate

dat zij een beroepsmatige verplaatsing maken. Voor alle andere bestuurders bleef het toegestane alcoholgehalte gehandhaafd op 0,22 milligram per liter alveolaire lucht, zijnde 0,5 promille.

Het gehalte van 0,2 promille komt technisch gezien overeen met de nultolerantie voor het rijden onder invloed van alcohol. De alcoholconsumptie is voor de meeste mensen al te veel om onder die drempel te blijven. Of nultolerantie moet worden vertaald in 0,0 of 0,2 promille, is in feite niet relevant. Het principe dat we moeten uitdragen, is unisono: drinken en rijden gaan niet samen.

Ik wil onmiddellijk duidelijk stellen dat ik in de strijd tegen alcohol achter het stuur de transportsector niet viseer. Professionele bestuurders moeten zich reeds houden aan de limiet van 0,2 promille, die in 2015 werd verlaagd. Zij worden daarop gecontroleerd.

Dat voor professionele bestuurders een nultolerantie voor alcohol geldt, is een goede zaak, omdat zij voertuigen besturen met een grote massa en instaan voor de veiligheid van passagiers.

Wat de handhaving betreft, denk ik niet dat we die beroepscategorie specifiek moeten viseren. Doorgaans rijden vrachtwagenbestuurders minder onder invloed dan niet-professionele bestuurders, net omdat ze zich bewust zijn van hun verantwoordelijkheid en het risico dat ze dragen.

Zoals ik onlangs in de pers heb vermeld, heb ik mijn team gevraagd om de haalbaarheid te bestuderen van de invoering van een *alcoholgate* als preventieve maatregel, naar Zweeds voorbeeld. Het Zweeds pilootproject in de havens van Stockholm en Göteborg was evenmin gefocust op professioneel vervoer, maar wel gericht op controle van al de bestuurders die veerboten namen, op de boot alcohol dronken en dan weer beschonken de weg op gingen in een andere haven. Veerboten nemen is in Zweden een courante praktijk, anders dan bij ons; dat heb ik zelf gezien. Daardoor kunnen we de toepassing in onze havens uiteraard niet zomaar kopiëren.

De proefprojecten met *alcoholgates* in de havens van Göteborg en Stockholm waren verspreid over meerdere rijstroken en namen slechts korte tijd per bestuurder in beslag, waardoor er geen negatieve impact op de verkeersstroom werd waargenomen.

Zoals gezegd, viseer ik de transportsector helemaal niet. Mijn doel bestaat erin na te denken hoe we samen de strijd tegen rijden onder invloed kunnen aangaan, waarbij alle bestuurders zich aan de normen moeten houden. Ik heb nog geen concreet plan met *alcoholgates* in ons land. Ik kan dat bespreken met mijn bevoegde collega van Binnenlandse Zaken, collega's van de gewesten en desgevallend ook de transportsector, afhankelijk van de vooropgestelde toepassing, en Vias. Zo kan ik de haalbaarheid ervan in de Belgische context onderzoeken.

Dat staat mijn voornemen en het voornemen van mijn collega's uiteraard niet in de weg om de pakkans voor rijden onder invloed in het algemeen te verhogen ten aanzien van alle bestuurders. Dat tragisch ongeval toont weerom aan dat de sociale norm voor rijden onder invloed van alcohol in ons land nog veel te laks is, vandaar dat dit een speerpunt in mijn verkeersveiligheidsbeleid zal zijn.

03.04 Irina De Knop (Open Vld): Ik heb voorlopig geen commentaar, maar we moeten wel verder gaan wat deze problematiek betreft. Ik heb het regeerakkoord niet bij mij, maar ik meen dat u daarin toch iets ambitieuzer was over het terugdringen van alcohol in het verkeer, terwijl u het nu vooral hebt over onderzoeken, nakijken, praten, kortom, op de lange baan schuiven.

03.05 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, ik ben iets positiever. U zegt dat u zich niet op de transportsector zult focussen, maar naar een structurele oplossing zoekt om de combinatie drinken en rijden te vermijden. Dat stemt mij tevreden.

Niet zo lang geleden deed er zich in Herselt een dodelijk ongeval voor. De chauffeur moest eigenlijk met een alcoholslot rijden, maar nam gewoon de wagen van zijn vriendin. Hij vroeg ook anderen om in zijn alcoholslot te blazen, zodat hij zich toch op de weg kon begeven, terwijl hij onder invloed was. Ik adviseer u om waterdichte systemen te ontwikkelen of u daarin te laten adviseren, zodat dergelijke zaken met recidivisten of mensen met een alcoholprobleem zich niet kunnen voordoen en we een verkeersveilige omgeving kunnen creëren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het niet dragen van de veiligheidsgordel" (56004459C)

04 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La conduite sans ceinture de sécurité" (56004459C)

04.01 Irina De Knop (Open Vld): Uit een recente analyse van Vias institute blijkt dat een significant aantal verkeersslachtoffers geen veiligheidsgordel droeg op het moment van hun ongeval. Bij eenvoudige ongevallen, waarbij slechts een voertuig betrokken was, droeg 27 % van de bestuurders geen gordel. Op snelwegen loopt dat cijfer op tot 33 %. Bij bestuurders van bestelwagens is de situatie nog zorgwekkender: bijna 4 op de 10 bestuurders zou geen gordel dragen op het moment van het ongeval.

Hoewel gordeldracht al 50 jaar wettelijk verplicht is en algemeen wordt toegepast, blijft een deel van de bestuurders en inzittenden hardleers de gordel niet dragen, vooral achterin en bij jonge bestuurders. Dat leidt tot vermijdbare slachtoffers en verhoogt de kans op ernstige verwondingen of overlijden aanzienlijk.

Welke maatregelen kan de federale regering nemen om de naleving van de gordelplicht beter te handhaven?

Zijn er plannen om sensibiliseringscampagnes te versterken en extra controles uit te voeren, opdat meer bestuurders en passagiers hun gordel dragen?

Wordt er in het mobiliteitsbeleid onderzocht of strengere sancties noodzakelijk zijn voor personen die zonder gordel rijden? Voor gsm-gebruik gelden er bijvoorbeeld wel strengere boetes.

Welke initiatieven kan de federale overheid nemen om de bewustwording rond gordeldracht bij jonge bestuurders en bestelwagenchauffeurs te verhogen?

04.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mevrouw De Knop, wat de handhaving betreft, zal ik in samenspraak met de betrokken partners en in het bijzonder de politie onderzoeken of intelligente camera's in de toekomst kunnen worden ingezet om het niet-dragen van de gordel te detecteren, zoals dat ook al technisch mogelijk is, maar nog niet wettelijk verankerd, voor de detectie van gsm-gebruik achter het stuur.

We willen die technologie op een evenredige en transparante manier gebruiken, die bovendien de privacy respecteert, in de strijd tegen de afleiding in het verkeer, die een belangrijke oorzaak van ongevallen is.

Hierbij dienen beste praktijken uit het buitenland te worden onderzocht. De implementatie van die projecten vraagt echter ook reglementaire aanpassingen, mede ter bescherming van de privacy.

Ook al zijn sensibiliseringscampagnes een regionale bevoegdheid, we zullen naar aanleiding van de nieuwe federale en regionale codes voor de openbare weg samen met Vias Institute en de gewesten een communicatiecampagne opzetten om de wijzigingen en de nieuwe regels voor het voetlicht te brengen.

De nieuwe federale code omvat nieuwe regels met betrekking tot de gordelplicht. Zowel de bestuurders als de volwassen passagiers kunnen voortaan beboet worden, als de passagiers geen veiligheidsgordel dragen.

De nieuwe federale codes voor de openbare weg werden gepubliceerd op 20 september 2024. Omdat daarmee heel wat onreglementaire tekst samenhangt, wordt die herwerkt, zodat de verwijzingen naar de code voor de openbare weg worden gecorrigeerd. Heel belangrijk in die context is de aanpassing van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtreding per graad. Hierbij worden alle overtredingen meteen ook opnieuw geëvalueerd naar de ernst en het gevaar dat ze opleveren voor andere weggebruikers of voor inzittenden. De graad van een groot deel van de overtredingen blijft ongewijzigd, maar sommige overtredingen worden zwaarder geëvalueerd.

De analyse is nog niet afgerond. Er is dus nog niet beslist dat de overtreding op de gordelplicht verzaamd zal worden. De overtreding is nu een tweedegraadsovertreding. Daar hangt een boete aan vast ten belope van 116 euro, die onmiddellijk wordt geïnd, exclusief de administratieve toeslag van 10,42 euro. Ter vergelijking, het vervoer van kinderen zonder een gepast en correct gebruikt kinderbeveiligingssysteem is nu al een derdegraadsovertreding.

Sinds de zesde staatshervorming zijn zowel de sensibilisering rond verkeersveiligheid als de verkeerseducatie op school en de rijopleidingen voor het behalen van het rijbewijs regionale bevoegdheden geworden. Ik ben van mening dat alle niveaus de krachten moeten bundelen om de bewustwording over de gevaren van grote killers in het verkeer te verhogen. Ik sta dus open voor interfederale samenwerking, bijvoorbeeld in de vorm van gemeenschappelijke preventiecampagnes.

04.03 Irina De Knop (Open Vld): Bedankt voor uw antwoorden, mijnheer de minister.

Ik noteer dat het koninklijk besluit ter zake wordt geëvalueerd. Dat is zeker een heel goede zaak. We zullen die evaluatie zeker opvolgen.

Voorts belooft u te zullen onderzoeken welke moderne technologieën, bijvoorbeeld intelligente camera's, kunnen worden ingezet, weliswaar met respect voor de privacy. Voor onze partij gaan die twee aspecten heel moeilijk samen. Een uitrol van intelligente camera's voor alsmaar meer toepassingen kan de privacy verder uithollen. Dat vinden wij een zeer gevaarlijk precedent. Dat neemt uiteraard niet weg dat de pakkans, net als de sensibilisering, uiteindelijk fundamenteel is.

We zullen die zaken samen met u blijven opvolgen. Het is een zeer grote bekommernis dat veel verkeerswetgeving niet goed wordt nageleefd. Er is absoluut nood aan een sterkere controle, uiteraard door de politie.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

05 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het niet respecteren van de snelheidslimiet" (56004460C)

05 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le non-respect des limitations de vitesse" (56004460C)

05.01 Irina De Knop (Open Vld): *De Hoeikensstraat in Willebroek staat al jarenlang bekend als een gevaarlijke verkeerszone, met meerdere ernstige ongevallen, waaronder tragische incidenten met jonge verkeersslachtoffers. In maart 2023 kwam een 18-jarige bromfietser om het leven na een aanrijding met een vrachtwagen. In januari 2022 werd een 17-jarig meisje op een step aangereden door een vrachtwagen, met fatale gevolgen.*

Daarnaast tonen recente snelheidscontroles aan dat veel bestuurders de geldende snelheidslimieten niet respecteren. Op 15 april werd een kleine vrachtwagen geflitst tegen 93 km/u, terwijl de maximumsnelheid er slechts 30 km/u bedraagt. In totaal werden 868 voertuigen gecontroleerd, waarvan 137 te snel reden.

In het regeerakkoord staat dat de federale regering recidivisten strenger wil aanpakken. Daarom heb ik de volgende vragen:

Wat is de timing van eventuele nieuwe maatregelen om snelheidsovertredingen en roekeloos rijgedrag aan te pakken?

Worden er initiatieven overwogen om de handhaving van snelheidslimieten zo snel als mogelijk te verbeteren, zoals strengere boetes?

Hoe kan de overheid verder bijdragen aan een mentaliteitswijziging bij bestuurders, zodat snelheidslimieten beter gerespecteerd worden en dergelijke excessen worden voorkomen?

05.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mevrouw De Knop, u verwijst naar de nieuwe maatregelen om

snelheidsovertredingen en roekeloos rijgedrag aan te pakken. Er zijn reeds gesprekken met Justitie opgestart over de oprichting van een centrale databank om veelplegers te identificeren, niet alleen voor snelheidsovertredingen, maar ook voor ander gevaarlijk rijgedrag, zoals het gebruik van de gsm en rijden onder invloed.

Op basis van de veelplegersdatabank zullen verkeersovertreders in bepaalde gevallen automatisch voor een politierechtbank gedagvaard worden, in de plaats van telkens opnieuw een uitnodiging tot het betalen van een boete te krijgen.

Bij de oprichting van die databank moeten veel partijen worden betrokken, waaronder de gewesten, politie, justitie, Binnenlandse Zaken enzovoort, en moeten er grootschalige juridische en operationele impactanalyses worden uitgevoerd, zowel op gewestelijk als op federaal niveau. Hoewel de eerste stappen al zijn gezet, is het op dit moment nog niet mogelijk om een exacte timing te geven. Ik heb echter al een brief naar minister Verlinden gestuurd om te overleggen over een tijdschema voor de uitvoering, rekening houdend met de beschikbare menselijke en financiële middelen.

Voor de handhaving inzake snelheidsboetes zal in overeenstemming met het regeerakkoord bij acht snelheidsovertredingen in de voorbije drie jaar automatisch een dagvaarding volgen. Het gaat dan om overtredingen waarbij iemand meer dan 20 km/u te snel rijdt in de bebouwde kom, in schoolomgevingen en in de zone 30. Bij 30 km/u te veel, in combinatie met tenminste één overtreding van de derde graad, zal men eveneens een dagvaarding ontvangen.

Het zal ook mogelijk zijn om bepaalde overtredingen uit het register te laten schrappen door het volgen van een cursus verkeersveiligheid. Daarbij zal de nadruk worden gelegd op een gedragsverandering en het ombuigen van lakse maatschappelijke normen inzake risicovol rijgedrag.

Het is ook relevant om te vermelden dat mijn administratie bezig is met de omzetting van de gewijzigde CBE-richtlijn (Cross-Border Enforcement), waarin meerdere maatregelen zijn opgenomen om de straffeloosheid van buitenlandse chauffeurs aan te pakken. Ook de handhaving van snelheidslimieten valt onder het toepassingsgebied van die richtlijn.

Wat de mentaliteitswijziging bij bestuurders inzake snelheid betreft, verwijs ik naar mijn antwoord op het vorige punt. Enerzijds zullen bestuurders via het systeem van de automatische dagvaarding sneller voor de politierechtbank moeten verschijnen, in de plaats van bij beperkte snelheidsovertredingen telkens een boete te moeten betalen. Anderzijds wordt door het aanbieden van een verkeersveiligheidscursus ook ruimer ingezet op het veranderen van het gedrag achter het stuur.

Ik moedig de gewesten aan, gelet op hun bevoegdheden voor sensibilisering inzake verkeersveiligheid, om alles in het werk te stellen om tastbare resultaten te bereiken die gedragswijziging achter het stuur mogelijk maken.

Tot slot zullen er ook herstelopleidingen worden ingevoerd, die de overtreders op een andere manier zullen moeten sensibiliseren dan via de klassieke verkeersopleiding.

U mag er dus zeker van zijn dat ik inzet op een gedragswijziging door bewustwording van gevaarlijk gedrag op de weg. Ik zal die belangrijke kwestie zeker ter sprake brengen tijdens de IMC.

05.03 Irina De Knop (Open Vld): Bedankt voor uw antwoorden.

U zei dat u een brief had gericht aan uw collega, mevrouw Verlinden, maar ik heb uit uw antwoord niet goed begrepen waarover die brief precies ging. Misschien kunt u dat nog even verduidelijken?

05.04 Minister Jean-Luc Crucke: Hij ging over de grond van de zaak, de gedeelde bevoegdheid van de minister en mezelf. Ik heb echter nog geen antwoord ontvangen.

05.05 Irina De Knop (Open Vld): Dank u wel voor uw antwoorden, mijnheer de minister. Wordt vervolgd.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

06 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De afschaffing van de 10 identiekerittenkaart bij de NMBS" (56004635C)

06 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suppression par la SNCB de la carte de 10 trajets identiques" (56004635C)

06.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, sinds 2 april 2025 is de 10 identiekerittenkaart van de NMBS afgeschaft. Die kaart bood een flexibel en betaalbaar alternatief voor pendelaars die zich niet dagelijks met de trein verplaatsen, maar wel op regelmatige basis dezelfde route afleggen.

In de context van de recente en herhaalde stakingen bij de NMBS stellen we vast dat steeds meer pendelaars huiverachtig zijn geworden om een abonnement aan te schaffen, uit vrees dat hun aankoop niet rendeert aangezien er vaak treinen worden afgeschaft. Voor die reizigers was de 10 rittenkaart een ideaal alternatief.

Wat zijn de specifieke redenen voor de afschaffing van de 10 identiekerittenkaart? Werd er bij de beslissing rekening gehouden met het veranderde vertrouwen van reizigers als gevolg van de vele stakingen? Wordt er nagedacht over een alternatief product dat tegemoetkomt aan de noden van de occasionele pendelaars? Bent u bereid om bij de NMBS aan te dringen op een herziening van die beslissing, of op zijn minst op de invoering van een evenwaardig alternatief?

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

06.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Cuylaerts, de nieuwe aangekochte Standard Multi en Youth Multi-kaarten zijn sinds begin april nog zes maanden geldig; voorheen bedroeg de geldigheidsduur een jaar. Die aanpassing kadert in de voorbereiding van het nieuwe tarievengeamma, waarbij de huidige kaarten zullen worden vervangen door producten met procentuele kortingen. De overgrote meerderheid van de Standard Multi- en Youth Multi-kaarten wordt trouwens binnen de zes maanden opgebruikt. De wijziging in het aanbod van de NMBS die u aanhaalt, kadert in de doelstelling van het nieuwe tarievengeamma. Het principe daarvan werd u trouwens voorgesteld door het management van de NMBS.

Ik kan enkel instemmen met de vereenvoudiging van de tarieven, de toename van het aantal reizigers en het gebruik van de trein buiten de spitsuren. In dit kader, zoals u terecht opmerkt, zijn de 10 rittenkaarten voor 10 identieke ritten sinds begin april niet langer te koop. Voor alle duidelijkheid, die kaarten boden geen financieel voordeel ten opzichte van de afzonderlijke ritten, ze vormden geen echte hybrideoplossing voor reizigers. Door de afschaffing ervan verdwijnen er dus ook geen flexibele en betaalbare alternatieven voor pendelaars die zich niet dagelijks met de trein verplaatsen.

Twee jaar geleden hebben we de Flex Abonnementen gelanceerd. Die vormen wel een flexibel en betaalbaar alternatief voor pendelaars die geen voltijds abonnement nodig hebben, maar wel geregeld – twee tot drie keer per week – dezelfde route afleggen. Het groeiende succes van het Flex Abonnement toont aan dat die hybride formule inspeelt op een reële behoefte.

06.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Ik begrijp dat dit kadert in het nieuwe tarievengeamma, maar ondertussen is de situatie veranderd. Door al die stakingen hebben de mensen hun vertrouwen in de NMBS verloren en schaffen ze zich geen abonnement meer aan. Misschien moet dat worden bekeken wanneer er nog eens over de tarieven wordt gedebatteerd.

Het vertrouwen in de NMBS keldert, net wanneer we het allemaal hebben over 'de reizigers centraal stellen', zoals ook in uw beleidsnota staat. We moeten een manier vinden om het vertrouwen op te krikken, dus ik hoop dat er snel een alternatief komt voor het afschaffen van de 10 rittenkaart. We moeten die groep gebruikers ervan blijven overtuigen dat het openbaar vervoer, en meer bepaald de trein, een goed alternatief vormt voor de wagen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La stratégie de récupération de l'énergie au freinage des trains" (56004788C)

07 Vraag van Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Recuperatief remmen bij treinen" (56004788C)

07.01 **Hervé Cornillie** (MR): Monsieur le ministre, je me suis permis de vous adresser deux questions sur des initiatives originales, alternatives, innovantes du milieu ferroviaire par rapport à l'énergie.

La première porte sur le freinage des trains. J'étais certainement un mauvais chimiste, contrairement à Lavoisier que vous connaissez. C'était aussi un philosophe et un économiste, ce que l'on sait moins, à qui l'on prête la formule: "Rien ne se crée, rien ne se perd, tout se transforme". Il est souvent présenté comme le père de la chimie moderne, notamment par la mise au point, dans son domaine d'expertise, d'une méthode scientifique à la fois expérimentale et mathématique.

Je fais cette analogie car je voulais l'appliquer en matière d'énergie car tout ce qui concourt à sa production, sa récupération ou son utilisation rationnelle doit attirer notre attention et mérite que l'on s'y attarde. L'énergie est effectivement un thème stratégique.

J'ai pu constater qu'il y a une stratégie de développement de la récupération de l'énergie au freinage des trains au sein de la SNCB dans l'optique de produire de l'électricité, puisqu'il s'agit bel et bien d'un projet nourri par le gestionnaire du réseau et la société de transport ferroviaire.

Monsieur le ministre, pouvez-vous faire le point sur ce dossier? S'agit-il d'un projet pilote? Comment se décline-t-il? À quel horizon? Avec quels espoirs? La société et le gestionnaire de réseau ont-ils l'ambition de l'élargir si c'était concluant?

07.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur Cornillie, c'est effectivement une question originale et intéressante. La SNCB est pleinement engagée dans une politique de transition énergétique et la récupération d'énergie au freinage des trains s'inscrit dans cette dynamique.

Ce principe, qui consiste à réutiliser une partie de l'énergie générée lors du freinage, constitue une piste prometteuse pour améliorer l'efficacité énergétique du rail. Concrètement, les trains actuellement équipés d'un système de freinage électrodynamique sont capables de réinjecter dans la caténaire 3 kV d'électricité générée au moment du freinage. Cette énergie peut ensuite être immédiatement utilisée par d'autres trains présents sur la même section du réseau tant pour l'accélération que pour les équipements de confort à bord.

Cependant, il faut préciser que ce mécanisme de récupération rencontre certaines limites techniques. Sur un réseau alimenté en 3 kV, comme c'est le cas pour la grande majorité du réseau belge, la distance entre les trains et les sous-stations joue un rôle essentiel. Si aucun autre train ne consomme à proximité, l'énergie ne peut pas être réinjectée efficacement et doit alors être dissipée sous forme de chaleur via une résistance de freinage.

D'autres contraintes techniques entrent également en ligne de compte telles que l'adhérence maximale admissible au freinage et la tension limite de la caténaire. Sur des lignes à arrêts fréquents, comme celle du RER, le potentiel de récupération d'énergie peut atteindre jusqu'à 30 % de l'énergie consommée.

Sur les lignes où les arrêts sont plus espacés, ce potentiel est plus réduit, autour de 10 à 20 %. Cela montre bien que le profil de la ligne influence fortement le rendement énergétique global.

C'est pourquoi la SNCB privilégie l'utilisation de rames automotrices sur les liaisons à courte distance et à arrêts fréquents. Cela permet non seulement une meilleure flexibilité d'exploitation en fonction de la fréquentation mais également une consommation énergétique optimisée.

Pour toutes les acquisitions de nouveau matériel roulant, la SNCB exige qu'il y ait un système de récupération d'énergie électrique lors du freinage et que, via ce mécanisme de récupération d'énergie, l'énergie produite soit prioritairement utilisée par ce même train lors du freinage.

Dans cette logique, les cahiers des charges pour les nouvelles commandes incluent également des exigences en matière de rendement de la chaîne de traction, l'installation d'éclairages LED peu énergivores, une isolation thermique optimisée, une limitation de la chaleur solaire à travers les vitrages et la fermeture automatique des portes pour éviter les déperditions.

L'ensemble de ces mesures vise à limiter autant que possible la consommation d'énergie des véhicules, tout en renforçant l'efficacité et la durabilité du service ferroviaire.

07.03 **Hervé Cornillie** (MR): Merci monsieur le ministre pour ces éléments de réponse. Je suis mauvais chimiste, sans doute pas très bon ingénieur non plus, mais je crois les avoir compris.

Avec toutes les remarques que vous faites par rapport à la distance entre le train et la sous-station, quelque part, votre réseau ferré est aussi un réseau électrique. Vous savez, parce que dans votre vie antérieure, vous vous êtes préoccupé de ces questions, que c'est un réseau qu'il convient donc d'équilibrer.

Il ne s'agit pas non plus d'injecter – en tout cas nous ne sommes pas en mesure de le faire de manière optimale – cette quantité d'énergie partout, avec un risque de chauffe, si j'ai bien compris. Le RER est quant à lui une option bien plus intéressante à ce propos.

Vous avez aussi complété votre réponse par l'adaptation du cahier des charges lors de l'acquisition de matériel, qui permet de tenir compte de tous ces aspects et de faire de la production locale et de l'autoconsommation, comme un réseau électrique.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

08 **Samengevoegde vragen van**

- **Alexander Van Hoecke** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanpassingen in het station Dendermonde met het oog op een vlottere verbinding richting Brussel" (56004829C)

- **Alexander Van Hoecke** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanpassingen in het station Dendermonde voor een vlottere verbinding richting Brussel" (56005061C)

- **Frank Troosters** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veiligheid aan het station Dendermonde" (56005232C)

08 **Questions jointes de**

- **Alexander Van Hoecke** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les adaptations en gare de Termonde en vue d'améliorer la liaison en direction de Bruxelles" (56004829C)

- **Alexander Van Hoecke** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les ajustements effectués en gare de Termonde pour faciliter la liaison vers Bruxelles" (56005061C)

- **Frank Troosters** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La sécurité à la gare de Termonde" (56005232C)

08.01 **Alexander Van Hoecke** (VB): Mijnheer de minister, volgens communicatie van de NMBS – inmiddels ruim twee maanden geleden – zou vanaf maandag 14 april de IC26-trein van en naar Brussel in het station van Dendermonde voortaan op spoor 5 stoppen, in plaats van op spoor 8 of spoor 9. Daardoor zouden pendelaars uit Sint-Niklaas, Belsele, Sinaai, Lokeren of Zele vlotter kunnen overstappen. U weet – ik heb het de vorige keer ook aangehaald – dat de overstap in het station van Dendermonde een bijzonder penibele situatie vormt. Als de perrons voor die overstap dicht bij elkaar zouden liggen, zou dat de situatie enigszins kunnen verhelpen.

Beide treinen op hetzelfde perron laten stoppen, werd volgens de woordvoerder van de NMBS grondig onderzocht, maar bleek om operationele redenen onmogelijk.

Ondanks de communicatie stoppen de treinen van en naar Brussel in de praktijk niet op spoor 5. De trein naar Brussel stopt standaard op spoor 8 of spoor 9. De trein van Brussel stopt normaal gezien wel op spoor 5, maar in de praktijk – althans in mijn ervaring en ik pendel regelmatig – wordt er zo goed als

altijd een spoorwijziging doorgevoerd. Uiteindelijk stopt die trein dus telkens op spoor 8 of spoor 9. In de praktijk is er dus niets veranderd.

Sinds maandag 22 april is volgens de NMBS de S-trein richting Antwerpen in Dendermonde ook genoodzaakt om 5 minuten langer te wachten op de IC-trein vanuit Brussel, indien die laatste vertraging oploopt. Die maatregel zou volgens de NMBS later worden geëvalueerd.

Waarom wordt die aangekondigde wijziging in de praktijk niet uitgevoerd? Waarom vindt er steeds een spoorwijziging plaats waardoor de trein toch op het verder gelegen perron terechtkomt? Waarom wordt 's ochtends geen spoorwijziging doorgevoerd? 's Ochtends is het immers erg druk in het station van Dendermonde. Dat station heeft een bijzonder nauwe gang waar alle pendelaars door moeten, wat soms tot gevaarlijke situaties leidt.

Hoe beoordeelt de NMBS de genomen maatregelen tot nu toe en hoe wordt die evaluatie precies gemonitord? Op basis waarvan gebeurt dat? Is het aantal gemiste overstappen intussen gedaald dankzij die twee maatregelen van de NMBS, of is er in de praktijk nog steeds geen effect merkbaar?

08.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat ook over het station van Dendermonde, zij het vanuit een andere invalshoek. Ze gaat over een zestienjarige jongeman uit Dendermonde die de voorbije week het slachtoffer werd van extreem geweld aan het station van Dendermonde. Blijkbaar is daar al geruime tijd meer aan de hand. Het ging niet om een geïsoleerd feit. Er waren de voorbije tijd meerdere incidenten met vechtpartijen en diefstallen.

Mijn vragen daarover zijn de volgende. Hebt u kennisgenomen van de betreuenswaardige feiten die zich hebben afgespeeld? Hebt u zelf eventueel al maatregelen getroffen om de veiligheid aan het station van Dendermonde te garanderen? Hebt u daarover eventueel overleg gepleegd met uw collega-minister van Binnenlandse Zaken? Worden er maatregelen getroffen? Indien niet, waarom gebeurt dat niet?

08.03 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, collega's, de aanpassingen die de NMBS en Infrabel recent hebben doorgevoerd, tonen duidelijk aan dat de reiziger centraal staat en dat in functie van wat mogelijk is de nodige aanpassingen gebeuren om in te gaan op de vragen van reizigers.

De spoorwijzigingen zijn doorgevoerd voor één trein elke twee uur. De IC26-treinen Kortrijk-Brussel-Dendermonde hebben een keertijd van 1 u 08. Dat houdt in dat het ene uur de trein aankomt uit Brussel op spoor 5 en de trein naar Brussel vertrekt op spoor 8 of 9. Het andere uur vertrekt de trein naar Brussel op spoor 5 en komt de trein uit Brussel aan op een ander perron. Mijnheer Van Hoecke, uiteraard kunnen er *real time* nog steeds spoorwijzigingen plaatsvinden, zoals u hebt opgemerkt.

Zoals zij dat voor elk van haar bedieningen doet en gelet op de aanpassingen die zij voor haar reizigers uit het Waasland doorvoert, blijft de NMBS alle ontwikkelingen in haar aanbod opvolgen. In de aanloop naar de volgende fase van het vervoerplan in december 2025 zullen we de impact van de wijzigingen op zowel de stiptheid als de dienstverlening aan de reizigers kunnen beoordelen.

Mijnheer de voorzitter, in antwoord op uw vraag kan ik u meegeven dat ik mij er ten volle van bewust ben dat het waarborgen van de veiligheid in en rond de stations, ook in het station van Dendermonde, essentieel is om gebruikers een kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer aan te bieden in een gastvrije en veilige omgeving, zowel aan boord van de trein als in de infrastructuur in het station. Zoals vermeld in het regeerakkoord, zal een nationaal actieplan voor de veiligheid in de stations en hun omgeving worden opgesteld. Een van de maatregelen die wordt overwogen, is de versterking van de aanwezigheid van politie in de stations evenals de toegang voor de ordediensten tot camerabeelden van de openbare-vervoersoperator.

De NMBS wordt eveneens gevraagd om preventieve maatregelen te nemen, zoals de eventuele uitbreiding van het cameranetwerk. Zoals u in uw vraag benadrukt, moet de minister van Binnenlandse Zaken, belast met Veiligheid, eveneens betrokken worden bij die beveiligingsprocessen. Ik heb minister Quintin reeds ontmoet om de mogelijke synergieën rond dat thema te evalueren.

U kunt dus vaststellen dat de problematiek van de onveiligheid in het station zeer ernstig wordt genomen, zodat iedereen zich veilig kan voelen in en rond die plaats. Ik zal een specifiek verslag vragen

over de toestand in Dendermonde. Nu kan ik geen verdere toelichting geven, maar ik zal dat voor u navragen.

08.04 Alexander Van Hoecke (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord verbaast mij eigenlijk een beetje. U zegt dat de spoorwijziging slechts bij de helft van de treinen wordt doorgevoerd. Dat strookt volgens mij niet met wat de NMBS twee maanden geleden heeft gecommuniceerd. U zegt ook dat de situatie nog altijd aangepast kan worden, maar als het spoor waarop de trein toekomt zomaar kan wijzigen, vraag ik me af wat het nut is van de remediërende maatregelen die u wilt invoeren.

De rechtstreekse treinverbinding vanuit het Waasland naar Dendermonde is afgeschaft. Nochtans werd beloofd dat de reistijd dezelfde zou blijven. Ook werd beloofd dat niemand zijn aansluiting zou missen. Dat blijkt niet het geval te zijn. De aangepaste maatregelen werken niet, of worden eenvoudigweg niet uitgevoerd. Ik denk dat de pendelaars uit het Waasland beter verdienen. Daarom wil ik u nogmaals vragen ervoor te zorgen dat de rechtstreekse treinverbinding wordt hersteld. Dat is uiteindelijk de enige oplossing om de dagelijkse miserie van al die pendelaars te verhelpen.

08.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Al vaker heb ik gezegd dat, om het even welke dienstverlening, met welk comfort en welke stiptheid ook, zelfs al rijden er treinen met gouden zitbanken, als de veiligheid niet gegarandeerd is, zal een reiziger de trein niet nemen. Dat is, zoals u terecht stelt, essentieel. Veiligheid is een prioritaire voorwaarde voor het succes van het spoorvervoer. Ik verneem dat in overleg met Binnenlandse Zaken overwogen wordt om de politieaanwezigheid in het station van Dendermonde te versterken. Ik hoop dat dat effectief gebeurt.

U verwijst ook naar preventieve maatregelen bij de NMBS, zoals het gebruik van camera's. Natuurlijk zijn we daar niet tegen, maar camera's houden niemand tegen, zoals in het verleden al is gebleken. Ik wil de kost niet geven aan mensen die slachtoffer werden van criminaliteit, ondanks de aanwezigheid van camera's. Ik hoop dus dat dat nauwgezet wordt opgevolgd en dat er kort op de bal wordt gespeeld in Dendermonde, maar ook elders, want anders zal van de fameuze modal shift naar de trein nooit veel in huis komen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

09 Samengevoegde vragen van

- Jeroen Bergers aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vliegroutes van en naar Brussels Airport" (56004831C)
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het arrest van 14 april 2025 van het Brusselse hof van beroep inzake geluidsoverlast" (56005013C)

09 Questions jointes de

- Jeroen Bergers à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les routes aériennes de Brussels Airport" (56004831C)
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 14 avril 2025 en matière de nuisances sonores" (56005013C)

09.01 Jeroen Bergers (N-VA): Minister Crucke, na een klacht van de vijf noordrandgemeenten, waaronder mijn eigen gemeente Vilvoorde, sprak het hof van beroep van Brussel zich op 14 april uit over de huidige verdeling van de routes voor het verkeer naar en van de luchthaven van Zaventem. Dat arrest is niet mals. De huidige regeling is volgens het hof van beroep in strijd met artikel 8 van het EVRM, met een EU-richtlijn uit 2002 en met de luchtvaartwet van 1937. Het hof aan beroep beveelt de Belgische Staat om zowel de eerste, tweede, derde, vierde, vijfde en zevende fase van de wijziging van de vliegprocedures te staken. Dat betekent dus dat zes van de zeven fases gestaakt moeten worden. De federale overheid moet de komende 24 maanden een nieuwe organisatie van de vliegroutes uitwerken, waarbij op verifieerbare wijze een besluitvormingsproces wordt gehanteerd dat conform de wetgeving is. Daarnaast moet men ook aan een extra Europese verordening voldoen, wat vandaag niet het geval is.

Na jaren stilstand geeft dat arrest eindelijk aanleiding tot een oplossing voor het probleem van de

vliegroutes, die zo moeten worden vastgelegd dat de geluidshinder op een evenwichtige manier over de verschillende regio's rond de luchthaven wordt gespreid. De luchthaven van Zaventem verdient als tweede grootste economische motor van ons land, die zowel in Vlaanderen, Brussel als Wallonië voor enorm veel jobs zorgt, dat die vliegroutes op een ernstige manier worden vastgelegd, zonder dat daarrond, zoals in het verleden politieke spelletjes worden opgevoerd, zeker nu er ook een mooie uitbreiding van de luchthaven op het programma staat. In het regeerakkoord stond gelukkig al dat de arizonaregering werk zal maken van een nieuwe vliegwet.

Wat is uw analyse van het arrest van het hof van beroep? Zult u het arrest uitvoeren en nieuwe vliegroutes vastleggen die aan de voorwaarden van het arrest voldoen?

Hoe wilt u het besluitvormingsproces om die routes tot stand te brengen, concreet vorm geven?

Zult u voor een evenwichtige spreiding tussen de verschillende regio's zorgen en hebt u daaromtrent al contacten gehad met andere ministers uit de regering? Zo ja, wat werd tijdens die contacten besproken?

Le **président**: Comme je ne vois pas M. De Smet, je cède la parole à monsieur le ministre.

09.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, het hof van beroep te Brussel heeft zijn arrest gemotiveerd door naar de niet-naleving van een aantal procedurele en wettelijke verplichtingen ter verwijzen, onder andere artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, dat de eerbiediging van het privéleven, de familie en het gezinsleven betreft; richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van het omgevingslawaai en de Europese verordening 598/2014 betreffende geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen en het algemeen beginsel van voorzorg en zorgvuldigheid in milieuaangelegenheden.

Het arrest trekt de discretionaire bevoegdheid van de Staat om vliegroutes vast te stellen niet in twijfel, maar eist wel dat de bevoegdheid ter zake wordt uitgeoefend met inachtneming van de rechtsregels. Het arrest stelt met name vast dat de procedure die is gevolgd om de betreffende fase vast te stellen, niet voldeed aan de wettelijke vereisten. Er was geen toereikende impactanalyse, geen gestructureerd overleg met de betrokken partijen en geen naleving van het regelgevend kader inzake geluid. Er moet ook worden beklemtoond dat het hof geen model voor de spreiding van geluidsoverlast oplegt, maar de Staat opdraagt de procedurele verplichting na te leven met de vaststelling van een nieuw kader voor vliegroutes.

Het is nog te vroeg om een uitspraak te doen over een eventueel cassatieberoep. Het arrest, dat overigens nog niet werd betekend, wordt momenteel grondig geanalyseerd door onze adviseurs. Overeenkomstig artikel 1073 van het Gerechtelijk Wetboek hebben de partijen vanaf de betekening drie maanden de tijd om cassatieberoep aan te tekenen.

Wat de ontwikkeling van nieuwe vliegroutes betreft, moet een werkgroep, zoals ingeschreven in het regeringsakkoord, een ontwerp van luchtvaartwet kunnen bestuderen en analyseren, waarin onder meer de procedure voor het vaststellen van vliegroutes wordt vastgelegd. Op dit moment hebben mijn teams al contact gehad met internationale experts. Het spreekt voor zich dat we de meningsverschillen in het dossier moeten overbruggen om doeltreffende, rechtvaardige en duurzame oplossingen te vinden.

Ik zal het antwoord op de vraag van collega De Smet niet voorlezen, want hij is afwezig.

09.03 **Jeroen Bergers (N-VA)**: Mijnheer de minister, het tweede deel van uw antwoord vond ik positief. Het is inderdaad belangrijk dat de politieke spelletjes stoppen en dat we een evenwichtig en coherent besluitvormingsproces tot stand brengen met het oog op een eerlijke spreiding van de last en hinder die onlosmakelijk verbonden zijn aan elke luchthaven ter wereld. Die spreiding moet echter op een ordentelijke manier gebeuren.

Het eerste deel van uw antwoord baart me echter wat zorgen. U merkt op dat het te vroeg is om uitsluitsel te geven over een eventueel cassatieberoep, maar het lijkt mij uit den boze dat de federale overheid cassatie zou aantekenen tegen het arrest. Dat cassatieberoep zou immers niet alleen ingaan tegen het regeerakkoord, maar zou er ook toe leiden dat de luchthaven in onzekerheid blijft en dat de

politieke spelletjes blijven voortduren.

Als het de bedoeling is dat we met de regering werk maken van extra jobs en van een sterke economie, mag de kwestie niet blijven aanslepen. Het is dan vooral belangrijk dat de werkgroep zo snel mogelijk van start gaat om tot een ordentelijke spreiding te komen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les possibilités de convertir le rail en centrale solaire" (56004852C)

10 Vraag van Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De mogelijkheden om spoorlijnen om te vormen tot zonnecentrales" (56004852C)

10.01 Hervé Cornillie (MR): Monsieur le ministre, on sait depuis peu que la Suisse est capable de gagner et d'organiser l'Eurovision. Elle est connue pour son couteau suisse, son couteau appelé économe, mais elle sait aussi faire preuve d'audace dans d'autres domaines, et on n'en doutait pas, les petits pays se démarquent en général de cette manière, comme la Belgique. Et j'ai pu découvrir à travers mes lectures la première centrale solaire construite en Suisse sur les rails à Buttes, dans le canton de Neuchâtel. En fait, les panneaux solaires sont installés entre les rails des voies ferrées ouvertes au trafic – un espace habituellement inutilisé. C'est donc une manière de l'utiliser de manière opportune et donc de produire de l'énergie. Ici aussi, en référence à ma question précédente, l'énergie produite serait directement réinjectée dans le courant qui sert pour la traction des trains, favorisant ainsi l'autoconsommation d'une énergie durable ainsi créée. Les panneaux solaires sont d'ailleurs installés par un train spécialisé de façon ultra-rapide.

Alors, bien évidemment, toute une série de conditions techniques ont dû être levées. Il a fallu éviter par exemple des soucis quant à la stabilité des panneaux pour la sécurité des convois, mais aussi l'éblouissement lié à la réverbération du soleil, si le terme est du moins correct. La gêne pour l'entretien du réseau et des voies pose aussi des questions fondamentales. Ce projet pilote, rejeté une première fois en 2023, a donc répondu à toutes les observations qui ont été soulevées; toutes les difficultés techniques ont été rencontrées et toutes les questions de faisabilité ont été progressivement résolues. La Suisse ambitionne d'étendre cette technique à l'ensemble des 5 000 km de voies ferrées de son territoire national, ce qui permettrait de produire, selon mes lectures, 1 TWh par an. Il s'agit de quantités difficilement imaginables.

Selon les données disponibles sur le site de notre gestionnaire de réseau, nous avons un réseau de 3 602 km, donc assez comparable. Monsieur le ministre, y a-t-il autant de possibilités et d'opportunités pour développer en Belgique une approche similaire? Existe-t-il tout simplement d'autres projets? Celui-ci a-t-il déjà été traité d'une manière ou d'une autre?

Le train et l'énergie durable sont deux thématiques qui vous sont chères. J'aimerais connaître votre point de vue sur ce projet pilote. Quelles sont les possibilités pour un tel projet en Belgique, s'il y en a? Quelles autres pistes seraient-elles à l'étude via Infrabel?

10.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Monsieur Cornillie, Infrabel dispose d'une expertise reconnue en matière d'énergie et est en train de réfléchir à la possibilité de la valoriser, tant sur le plan de la production d'énergie que de sa mise à disposition. Ce travail poursuit également des objectifs de réduction de CO₂, fixés dans le contrat de performance: - 10 % en 2027 et - 15 % en 2032 par rapport à 2019. Comme vous le savez, ce contrat a été signé entre l'État belge et Infrabel.

L'entreprise poursuit actuellement plusieurs projets photovoltaïques de grande envergure, que ce soit en appel d'offres ou en phase d'étude. L'objectif visé à terme est d'augmenter la puissance crête et de développer des projets photovoltaïques jusqu'à atteindre la consommation propre d'Infrabel.

Le gestionnaire d'infrastructure s'efforce de construire des parcs photovoltaïques avec une puissance crête assez élevée sur des terrains bien situés afin d'obtenir un rendement élevé et un coût par quantité d'énergie produite plus bas. Le long du réseau ferroviaire d'Infrabel, il est généralement impossible de se raccorder aux installations techniques propres à Infrabel. Lors de l'accomplissement des ambitions photovoltaïques d'Infrabel, la société a recherché des lieux où existeraient des possibilités de

raccordement aux installations techniques propres à Infrabel et où l'on note un taux d'autoconsommation élevé. C'est ainsi qu'elle travaille non seulement à rendre plus durable sa consommation propre d'énergie électrique, mais également à contribuer activement à la transition énergétique des entreprises ferroviaires.

J'ai appris qu'Infrabel avait eu des contacts voici quelque temps avec l'entreprise qui est chargée du projet pilote en Suisse. Je souhaite qu'elle vienne me soumettre les conclusions qu'elle en aura tirées pour identifier dans quelle mesure nous pourrions déployer le même type de projet sur notre réseau ferroviaire. En tout cas, je me rendrai en Suisse au mois de septembre. Au cours de cette visite, je compte bien, dans la mesure du possible, me rendre compte de l'expérience menée par les Suisses. Du reste, l'accord de gouvernement est explicite sur l'étendue des missions que le gestionnaire d'infrastructure peut être amené à développer pour soutenir des projets vertueux de production d'énergie.

Pour le réseau ferroviaire belge, Infrabel vise moins d'actifs sur les voies, moins de prestations de maintenance nécessaire afin de minimiser l'engagement du personnel et de maximiser la capacité de trafic ferroviaire. Les interruptions de trafic pour la maintenance et le renouvellement ont lieu aussi efficacement que possible. Autant d'inspections que possible sont effectuées au moyen de techniques de reconnaissance d'images. La fiabilité opérationnelle des installations d'Infrabel est maintenue à un niveau aussi élevé que possible en vue de favoriser la ponctualité du trafic ferroviaire.

Le gestionnaire d'infrastructure estime qu'avec les projets réalisés aujourd'hui, de grands pas sont faits dans la transition énergétique, avec un coût d'investissement minimal et un rendement élevé, sans augmenter les coûts opérationnels de maintenance et de renouvellement des voies elles-mêmes et en maintenant la fiabilité opérationnelle des installations d'Infrabel aussi élevée que possible. Infrabel suit de près de nombreux développements autour des énergies renouvelables, dont ce projet pilote suisse.

Concernant les autres pistes relatives à la production d'énergie, Infrabel développe déjà des solutions photovoltaïques dans des endroits dont la localisation est mûrement réfléchie pour des raisons de facilité de raccordement, et de façon à éviter toute emprise directe sur le domaine ferroviaire et réduire à néant tout impact négatif sur les activités opérationnelles telles que l'entretien, le renouvellement et le contrôle.

J'ai d'ailleurs eu l'occasion d'inaugurer le 22 mai dernier un nouveau grand parc photovoltaïque à Avernas, dont la puissance de production peut atteindre 2,7 mégawatts-crête.

10.03 **Hervé Cornillie** (MR): Merci, monsieur le ministre, pour vos éléments de réponse. Je suis content d'entendre que ce projet fait l'objet de contacts entre Infrabel et le gestionnaire de réseau suisse. Vivement que nous puissions disposer des conclusions pour voir si elles peuvent inspirer Infrabel dans le cadre de ses actions en matière d'énergie. Nous ne doutons pas que celles-ci soient très développées, comme vous l'avez explicité.

Je reviendrai certainement vers vous à ce sujet. Je connais par ailleurs la bourgmestre d'une petite commune qui a de nombreuses propriétés le long du réseau d'Infrabel. Si vous cherchez des partenaires pour des projets énergétiques, n'hésitez jamais à frapper à notre porte!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de

- Aurore Tourneur à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le dérapage budgétaire du chantier du RER autour de Bruxelles" (56004875C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'explosion des coûts liés au Réseau Express Régional autour de Bruxelles" (56005227C)
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les surcoûts de l'achèvement des chantiers du RER" (56005247C)

11 Samengevoegde vragen van

- Aurore Tourneur aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De financiële ontsporing van de GEN-werken rond Brussel" (56004875C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De exploderende kosten voor het Gewestelijk Expresnet rond Brussel" (56005227C)
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De meerkosten voor de voltooiing van de GEN-werken" (56005247C)

11.01 Aurore Tourneur (Les Engagés): Monsieur le ministre, il semblerait que les chantiers ferroviaires de grande ampleur en Belgique se suivent et se ressemblent, tant en matière de retard que de dépassement budgétaire. Il y a quelques mois, cette commission débattait encore de la très controversée gare de Mons et, aujourd'hui, c'est au tour du chantier du RER autour de Bruxelles de faire l'objet de vives interrogations. Lancé en 2004, ce chantier visait à porter à quatre voies les lignes ferroviaires desservant la capitale. Initialement, l'ensemble du projet devait être achevé en 2012 pour un coût de 1,4 milliard d'euros, soit 2,2 milliards en euros courants. Plus de 20 ans plus tard, les travaux sont toujours en cours et le coût total devrait désormais atteindre 3,5 milliards d'euros, soit un dépassement de 1,3 milliard d'euros par rapport aux estimations initiales. À lui seul, l'excédent budgétaire recensé dans le cadre du chantier du RER s'élève actuellement à 308 millions d'euros. Vous avez d'ailleurs, à juste titre, sollicité un audit budgétaire de l'Inspection des finances afin de faire toute la lumière sur ces dérives.

Quand peut-on espérer recevoir les résultats de l'audit? Quelles sont les justifications avancées par Infrabel concernant cet excédent budgétaire? Une réflexion est-elle engagée au sein de votre cabinet ou en collaboration avec les opérateurs concernés afin de repenser l'organisation des grands travaux d'infrastructure ferroviaire afin d'éviter que de telles mésaventures budgétaires ne se reproduisent?

11.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, de inleiding is perfect weergegeven door mevrouw Tourneur. Ik zal dus niet in herhaling vallen, maar u gewoon vragen wanneer de resultaten van de gevraagde audit beschikbaar zullen zijn. Vooral, zullen ze integraal gedeeld worden met de leden van het federale Parlement? Zullen we ze integraal kunnen inkijken? Indien dat niet het geval zou zijn, waarom niet?

Op welke wijze zult u omgaan met de vraag van Infrabel voor een bijkomende inbreng van 308 miljoen euro? Op welke wijze beargumenteert en calculeert Infrabel de extra kosten van 308 miljoen euro?

Beoordeelt u de uitrol en de realisatie van het GEN-project als succesvol en professioneel aangepakt?

Le **président**: Je ne vois pas M. De Smet.

11.03 Jean-Luc Crucke, ministre: Chers collègues, je vous remercie pour vos questions qui témoignent de la nécessité de faire toute la lumière sur les surcoûts des travaux du RER. Dès le 15 mars dernier, moins d'un mois après ma prise de fonction, j'adressais déjà un courrier à Infrabel concernant l'existence de coûts supplémentaires de près de 38,7 % par rapport aux estimations budgétaires dans le cadre de la finalisation des travaux du RER.

En effet, l'actuel gouvernement est le troisième gouvernement consécutif qui est confronté à des coûts supplémentaires depuis la relance des travaux du RER en 2018. L'annonce de coûts supplémentaires de 308 millions d'euros qui est intervenue moins de deux ans après la signature d'un contrat de performance de gestionnaire de l'infrastructure entre l'État belge et Infrabel, qui prévoit dans son plan pluriannuel d'investissement les moyens nécessaires pour une accélération de la réalisation du RER, n'est pas à prendre à la légère dans le contexte budgétaire que nous connaissons actuellement. Ceci intervient alors qu'Infrabel doit réaliser, comme le prévoit le contrat de performance précité, un renforcement du suivi de ses grands projets d'infrastructure, notamment par la mise en place d'une

gouvernance financière renforcée et d'une nouvelle structure de suivi.

Mijnheer Troosters, Infrabel heeft mij in alle transparantie gemeld dat de belangrijkste oorzaken die werden geïdentificeerd, als volgt verdeeld zijn: 42 % impact in courante euro, aangezien de waarde van de werken ongewijzigd blijft, maar een waardevermindering van de euro die hoger is dan de prognose. Verder houdt 47 % impact verband met de evolutie van de marktomstandigheden: hogere budgetten dan voorzien om dezelfde werken uit te voeren, gunstigere conjunctuur voor ondernemers, impact van de coronacrisis enzovoort. Verder gaat het om 11 % extra onvoorziene prestaties en werken die noodzakelijk zijn geworden, bijvoorbeeld vanwege nieuwe reglementering. Vertraging bij de werken en het verkrijgen van vergunningen leidde eveneens tot budgettaire gevolgen, die volgens de infrastructuurbeheerder kunnen oplopen tot 22 miljoen euro.

Gelet op de onzekerheden, die voortvloeien uit de aankondiging van de extra kosten in de context die ik zonet heb geschetst, heb ik een dossier ingediend bij de ministerraad om een auditopdracht toe te kennen aan het interfederaal korps van de Inspectie van Financiën. Dat voorstel werd goedgekeurd door de ministerraad op 30 april laatstleden. Ik heb eveneens een brief gestuurd aan Infrabel en TUC RAIL om een officiële verbintenis te ontvangen van de twee betrokken ondernemingen dat ze hun volledige medewerking verlenen aan de uitvoering van de audit.

Tegelijkertijd treed ik eveneens in dialoog met het hoofd van het korps van de Inspectie van Financiën en met de inspectrice-generaal van Financiën om de opdrachtbrief te bepalen die de doelstelling, de perimeter en de termijn van de audit vastlegt. De definitieve opdrachtbrief zal door mezelf en door de inspectrice-generaal, die verantwoordelijk is voor de opdracht, worden ondertekend, nadat die voor voorafgaand advies werd voorgelegd aan de beide ministers van Mobiliteit en de geaccrediteerde inspecteur van Financiën. De brief zal tevens ter informatie worden meegedeeld aan de ministerraad.

Il est d'ores et déjà entendu que la mission ne consistera pas en un recalcul du coût global du projet RER, mais partira des demandes de crédits supplémentaires présentés par Infrabel postérieurement à l'audit mené par la Cour des comptes en 2016-2017. L'accent est donc mis sur la gestion du projet RER. Par ailleurs, l'Inspection des finances sera invitée à me faire part de tout risque qu'elle aurait perçu et qui serait susceptible d'affecter d'autres projets en cours, sans pour autant que sa mission initiale ne consiste à dresser un inventaire exhaustif des projets à risque.

Enfin, les objectifs précis et le calendrier global de cet audit seront définis de manière à ce que les informations qui en ressortissent et en ressortiront puissent m'éclairer dans les procédures de décision ainsi qu'au sein du Conseil des ministres. L'accent sera mis sur les dangers du projet RER avec la possibilité de mettre en évidence par ce biais les constats à caractère systémique concernant le fonctionnement d'Infrabel et l'organisation de ses relations avec l'État.

Dès réception des réponses aux courriers adressés à Infrabel, je communiquerai les points de contact utiles à la réalisation de l'audit et après quelques contacts avec l'inspectrice générale, je serai en mesure d'en dire davantage sur le planning concret de cet audit. Je ne manquerai pas non plus de vous tenir informés de l'avancée des travaux.

De besluiten zullen natuurlijk gedeeld worden met het Parlement.

11.04 Aurore Tourneur (Les Engagés): Merci monsieur le ministre pour vos réponses. Nous attendons avec impatience la publication des résultats de l'audit car il est impératif que la lumière soit faite sur cet important dérapage. Le projet de RER est – on le sait – crucial pour l'amélioration de la mobilité dans et autour de Bruxelles et, à ce titre, un écart financier d'une telle ampleur ne peut rester sans justification claire. Il nous paraît indispensable que chacun puisse venir s'expliquer devant cette commission afin d'apporter les éclaircissements nécessaires et d'assumer ses responsabilités.

11.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik blijf wat op mijn honger wat de timing betreft. U hebt beschreven waar we nu zitten in het verhaal. Ik begrijp echter dat het moeilijk is om een tijdstip te plakken op het bekend worden van de resultaten van de audit. U hebt gezegd de besluiten met ons te zullen delen. Ik hoop dat die integraal gedeeld zullen worden, niet in de vorm van afzonderlijke pdf-bestanden met uit die rapporten gedistilleerde besluiten, zoals dat in het verleden al gebeurde. Het behoeft geen betoog dat risico's in kaart moeten worden gebracht. Er zijn immers een aantal projecten in de spoorsector, niet alleen bij Infrabel, waarbij het een en ander fout is gelopen. Een groot aantal

risico's zullen dus al gekend zijn. Ik hoop dat de resultaten van die audit zeer snel beschikbaar zullen zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Questions jointes de

- **Carmen Ramlot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'avenir de la gare de Stockem" (56004874C)**

- **Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La réalisation d'un point d'arrêt à Ransart" (56004990C)**

12 Samengevoegde vragen van

- **Carmen Ramlot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toekomst van het station Stockem" (56004874C)**

- **Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De inrichting van een stopplaats in Ransart" (56004990C)**

12.01 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, le plan de mobilité de Charleroi, dans sa version soumise à enquête publique, évoquait l'implantation d'une gare à Ransart. Ce projet de création d'une halte ou d'une gare ferroviaire à Ransart n'est pas nouveau.

Lors de la mandature 2014-2019, le ministre fédéral de la Mobilité avait annoncé vouloir étudier la faisabilité et le coût de l'aménagement d'un point d'arrêt ferroviaire à Ransart, notamment pour renforcer la desserte de l'aéroport de Bruxelles-Sud-Charleroi (BSCA).

Il s'agirait d'un point d'arrêt là où la ligne 140 croise la nationale 568 qui mène à l'aéroport. À cet endroit, la distance en bus avec l'aéroport pourrait être de trois kilomètres et demi.

Ce projet représente une opportunité complémentaire pour renforcer la mobilité sur et aux alentours du plateau nord de Charleroi.

À l'époque, un groupe de travail devait être constitué, comprenant l'autorité fédérale, la Société régionale wallonne du Transport (SRWT) et le BSCA, afin d'étudier cette connexion. Pour diverses raisons, ce projet n'a pas été poussé plus en avant.

Aujourd'hui, je souhaiterais comprendre la nature exacte du projet d'aménagement d'une gare à Ransart.

Monsieur le ministre, quels sont les scénarii éventuels sur la table? Quelles sont les pistes de financement envisagées? Des consultations ont-elles été menées, notamment avec le BSCA? Quelles sont les démarches actuelles pour faire aboutir ce projet?

12.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, comme je l'ai dit lors de la dernière commission de la Mobilité, l'accord du gouvernement prévoit que la desserte ferroviaire soit adaptée aux évolutions de la demande, qu'elle soit actuelle ou potentielle. Cela signifie concrètement qu'il doit être possible d'ouvrir de nouveaux arrêts là où se développent de nouvelles concentrations de logements mais aussi de fermer certains arrêts.

En réponse à la question de Mme Ramlot, je peux assurer de notre volonté d'accorder une attention toute particulière à la problématique essentielle de l'accès aux transports en commun, en particulier pour les territoires ruraux, tels que l'arrêt de Stockem, par exemple. Sur ce point, je compte bien aussi respecter les dispositions de l'accord de gouvernement.

Tenant compte des autres dispositions de l'accord de gouvernement, qui réaffirment les ambitions des contrats avec les entreprises publiques ferroviaires, et conformément à l'article 9 du contrat de service public de la SNCB, cette dernière est donc autorisée à lancer des projets de modification de service, qu'il s'agisse de l'ouverture ou de la fermeture, sur la base d'analyses coûts-bénéfices rigoureuses menées en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports.

Monsieur Dufrane, en ce qui concerne l'étude d'un nouvel arrêt à Ransart, l'accord de gouvernement

prévoit que la desserte ferroviaire soit adaptée aux évolutions de la demande, qu'elle soit actuelle ou potentielle. Cela signifie concrètement qu'il doit être possible d'ouvrir de nouveaux arrêts là où se développent de nouvelles concentrations de logements mais aussi de fermer certains arrêts aujourd'hui désertés par les usagers.

Par rapport à la meilleure connectivité avec l'aéroport de Charleroi, la nouvelle gare SNCB de Fleurus se veut déjà intermodale depuis juin 2023. La SNCB a investi de manière non négligeable en concertation avec les partenaires concernés, tels que le TEC. Elle a été pensée pour que les voyageurs puissent passer facilement d'un mode de transport à l'autre jusqu'à l'aéroport, de façon confortable et en toute sécurité.

En effet, située seulement à 15 minutes en bus de l'aéroport, la gare SNCB de Fleurus est désormais directement reliée à l'aéroport de Charleroi, permettant une intermodalité fluide entre le train et le bus au bénéfice de la mobilité, tant des touristes que des voyageurs réguliers.

Cette gare se trouve, comme vous le savez, à environ trois kilomètres de l'endroit que vous avez mentionné, mais j'ai parfois des informations très contradictoires sur le succès de cette ligne.

Pour répondre à la question de Mme Ramlot, les critères de la législation sont le nombre de passagers potentiels dans un rayon de deux kilomètres autour de l'arrêt prévu; les projets visant à augmenter la densité ou à développer des services susceptibles d'attirer de nouveaux usagers; l'impact en termes de passagers gagnés ou perdus par jour et par train; les coûts marginaux d'exploitation et d'investissement; l'impact sur la vitesse commerciale, sur les performances globales du réseau et sur la capacité de la ligne concernée; les services de transport alternatif existants; la distance jusqu'à la gare la plus proche et l'accessibilité de la zone concernée par le rail.

Ces critères sont pour moi primordiaux, mais également pour mes collègues ministres régionaux de la Mobilité, puisque nous avons échangé sur le sujet en CIM le 25 mars dernier et que j'ai adressé un courrier à la SNCB sur la nécessité d'une alternative intermodale concrète pour les voyageurs dont l'arrêt ne serait plus desservi par la SNCB.

Je reste donc en contact étroit avec la SNCB par rapport à cet enjeu, notamment dans le cadre de la préparation du plan de transport 2026-2029. Toutes les propositions formulées dans ce cadre feront l'objet d'une concertation avec les pouvoirs locaux, mon administration et mon cabinet avant d'être soumises au Conseil des ministres qui aura le dernier mot.

Dans ce cadre, conformément à l'accord de gouvernement, des synergies doivent être envisagées avec les opérateurs de transport régionaux afin de garantir une continuité du service public en cas d'adaptation de la desserte ferroviaire, notamment par la fermeture d'une gare.

Enfin, à ce jour, et je le répète une nouvelle fois ici, je n'ai reçu aucune liste, que ce soit pour initier des projets de desserte de gares ou pour l'arrêt de la desserte de gares. Néanmoins, je reste particulièrement attentif à ce que la question de la desserte des points d'arrêt soit intégrée dans une démarche plus globale de définition du nouveau transport public – train plus transport régional – qui sera la plus efficiente possible au service des voyageurs.

12.03 Carmen Ramlot (Les Engagés): Monsieur le ministre, même si je n'ai pas tout entendu, cela a l'air plutôt rassurant. Je suis donc très satisfaite de la réponse. Ces propos vont rassurer de nombreux acteurs du monde ferroviaire en province de Luxembourg, province qui m'est chère, vous le savez bien. Nous attendons de voir, mais nous comptons sur vous pour tenir compte des spécificités de notre ruralité. Merci.

12.04 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses, notamment par rapport à Ransart et à l'étude que vous allez poursuivre. J'ai noté, lors d'une précédente interpellation, une visite de terrain à Charleroi. J'ai l'impression que nous aurons encore l'occasion de discuter du dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le projet Starline et la place de la Belgique et de Liège dans le réseau TGV européen de demain" (56004969C)

- Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les perspectives belges dans le cadre du projet Starline" (56005181C)

13 Samengevoegde vragen van

- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het Starlineproject en de plaats van België en Luik in het Europese hst-net van morgen" (56004969C)

- Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De Belgische perspectieven in het kader van het Starlineproject" (56005181C)

13.01 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, le projet ferroviaire Starline, récemment présenté par le consortium 21st Europe, ambitionne de connecter 41 villes européennes via un réseau de 22 000 km de ligne à grande vitesse d'ici 2040. À terme, ce métro de l'Europe permettrait à un milliard de voyageurs de délaisser l'avion au profit du rail, réduisant significativement les émissions de CO₂, tout en assurant des trajets compétitifs en termes de temps, comme un Helsinki-Berlin en cinq heures ou un Milan-Munich en trois heures.

Ce projet, chiffré à plus de 430 milliards d'euros, repose pour moitié sur des lignes déjà existantes. La Belgique, grâce à sa situation géographique centrale et son infrastructure ferroviaire dense, est idéalement positionnée pour y jouer un rôle majeur. Toutefois, à ce jour, la place concrète que notre pays et en particulier certaines villes comme Liège pourraient occuper dans ce projet reste floue. Liège, ville métropolitaine disposant d'une gare internationale emblématique de connexion à grande vitesse vers l'Allemagne et les Pays-Bas ainsi qu'un potentiel logistique reconnu apparaît comme un maillon pertinent à intégrer dans le futur réseau. Pourtant, elle ne figure pas clairement parmi les villes prioritairement identifiées jusqu'ici par le consortium.

L'accord de gouvernement insiste sur l'importance de promouvoir une mobilité transfrontalière durable et intégrée à l'échelle européenne. Il est donc essentiel que la Belgique et ses hubs ferroviaires comme Liège soient pleinement considérés dans les discussions à venir.

Monsieur le ministre, le gouvernement fédéral est-il en contact avec ce consortium ou d'autres acteurs institutionnels afin d'analyser la faisabilité et la pertinence d'une participation belge à ce projet? Quelle stratégie envisagez-vous pour garantir une place centrale à la Belgique dans ce réseau, notamment en capitalisant sur les atouts de la dorsale ferroviaire belge? La ville de Liège, en tant que nœud ferroviaire et métropole régionale, est-elle soutenue par le gouvernement pour figurer dans la liste des futures gares desservies? Quelles démarches concrètes sont-elles prévues pour articuler ce projet avec les objectifs climatiques et le développement de la mobilité à grande échelle en Belgique et en Europe?

Le président: La question de M. Julien Matagne a été retirée.

13.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Monsieur Foret, le projet ferroviaire Starline, auquel vous faites référence, se veut être une vision créative de la grande vitesse sur le continent européen. Cette vision a été élaborée par un nouveau think tank danois, le 21st Europe. Les thèmes visés par ce think tank sont très variés et portent sur des sujets tels que la mobilité, mais aussi l'énergie nucléaire ou la petite enfance. Le projet Starline se trouve actuellement à l'étape conceptuelle et nécessite des investissements considérables de tous les pays européens dans leur infrastructure ferroviaire, ainsi que l'unification du réseau ferroviaire européen.

La Belgique est représentée au sein de la Plateforme sur le transport ferroviaire international de voyageurs (IRP). Cette plateforme rassemble le secteur – entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures, groupes d'intérêts passagers –, ainsi que les États membres de l'Union européenne, afin de faire un état des lieux des avancées et des obstacles au développement du réseau ferroviaire transfrontalier pour passagers en Europe. Ce forum est un lieu d'échange sur des projets en cours, le projet Starline étant pour le moment dans sa phase dite de design au sein du think tank 21st Europe. L'IRP devrait constituer un forum pertinent afin de discuter des évolutions avec les acteurs clés et les institutions, le tout afin de garder une place centrale pour la Belgique dans les connexions avec d'autres hubs européens.

Au niveau belge, l'infrastructure dédiée au trafic international est déjà existante, y compris les gares internationales à Bruxelles, Anvers et Liège. Bruxelles et Anvers sont d'ailleurs reprises dans le projet Starline. Le maintien de ces trois gares, y compris Liège, dans le réseau européen, doit rester une priorité.

Pour ce qui me concerne, j'ai déjà présenté mes ambitions pour le réseau ferroviaire lors de la commission du 13 mai dernier. En effet, j'ai annoncé tout mettre en œuvre pour que les objectifs d'une augmentation de 30 % des voyageurs, d'une ponctualité supérieure à 90 %, du renouvellement de la moitié du parc de matériel roulant et d'une réduction de 30 % du nombre de trains supprimés soient atteints.

La gare de Liège-Guillemins est directement connectée en grande partie via la ligne grande vitesse 2 à la gare de Bruxelles-Midi, d'où partent et arrivent tous les trains internationaux; elle est aussi connectée directement à l'Allemagne via la ligne grande vitesse 3, la L37 et la L24. Toutefois, les capacités de cette gare, et en particulier les possibilités de stationnement et de retournement, sont presque complètement exploitées, déjà à l'heure actuelle.

Au-delà de l'intérêt d'une réflexion innovante sur le déploiement de la grande vitesse, je serai particulièrement attentif à la proposition que la Commission européenne prévoit de publier cette année en matière de transport ferroviaire à grande vitesse. C'est notamment sur cette base que j'évaluerai comment articuler mes objectifs de renforcement de l'offre de transport sur les lignes de grande vitesse, avec les orientations européennes en la matière. Soyez donc assuré que je ne ferme aucune porte pour le développement du transport ferroviaire transfrontalier, à grande vitesse ou non, notamment avec l'ambition de permettre une offre concurrentielle à l'avion pour les trajets de courte distance.

13.03 Gilles Foret (MR): Merci, monsieur le ministre, pour vos éclaircissements et vos précisions.

Il nous semble crucial que la Belgique et Liège en particulier ne ratent pas le train du Starline. La centralité de notre pays et l'excellence de certains de nos pôles doivent être mis en avant, non seulement pour défendre nos intérêts, mais aussi pour contribuer activement à la transformation durable et intégrée de la mobilité européenne.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le contrôle de l'identification des conducteurs dans les flottes d'entreprise" (56004970C)

14 Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De controle op de identificatie van de bestuurders van wagens uit een bedrijfsploot" (56004970C)

14.01 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, l'article 13 de l'arrêté royal du 8 juillet 2013 permet actuellement aux membres de l'ASBL Renta d'enregistrer leurs conducteurs habituels auprès de la Banque-Carrefour des Véhicules (BCV), facilitant ainsi l'identification proactive en cas d'infraction et renforçant la traçabilité au sein des flottes.

Cependant, cette faculté n'est à ce jour pas ouverte aux entreprises qui possèdent leur propre flotte de véhicules. Cette situation crée une inégalité de traitement entre sociétés de location/leasing et les entreprises propriétaires, et engendre également une lourdeur administrative dans le cadre de l'identification post-infraction.

Une extension du champ d'application de cet article permettrait une égalité de traitement entre les différentes personnes morales; une meilleure responsabilisation du conducteur réel; une réduction de la charge administrative pour les services publics et les entreprises; un soutien concret à la numérisation des processus liés à la mobilité.

Cette proposition rejoint par ailleurs les ambitions du gouvernement en matière de sécurité routière, de transparence administrative et de lutte contre le récidivisme, notamment dans le cadre des amendes SAC 5.

Monsieur le ministre, êtes-vous favorable à une extension de la collecte des données comprises sous

l'article 13 de l'arrêté royal du 8 juillet 2013 à d'autres acteurs économiques que les sociétés de leasing, notamment aux entreprises propriétaires de leur flotte? Avez-vous entrepris ou envisagé des discussions avec les fédérations concernées ou les administrations pour évaluer cette possibilité? Quelles seraient, selon vous, les conditions légales, techniques ou opérationnelles à remplir pour permettre une telle extension, tout en garantissant la protection des données et des droits des conducteurs?

14.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Monsieur Foret, comme vous l'avez dit, les sociétés propriétaires de leur flotte ont l'obligation de s'organiser pour communiquer l'identité incontestable du conducteur, selon la procédure de l'article 67^{ter} de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière. Cette procédure leur accorde un délai de quinze jours pour entreprendre les recherches nécessaires à cette fin.

Dans le cadre des efforts à fournir dans la lutte contre la récidive, la bonne identification systématique du conducteur effectif du véhicule lors d'une infraction deviendra de plus en plus importante. Modifier la loi pour y ajouter des cas de présomption permettant aux entreprises qui possèdent leur propre flotte de véhicules, à savoir potentiellement toutes celles du pays, de désigner un conducteur habituel pour tout véhicule ne va pas dans le sens d'une personnalisation des sanctions. Les entreprises qui possèdent leur propre flotte de véhicules ne sont représentées ni par la FEBIAC ni par Renta. Il n'est pas envisagé de modifier la loi pour obliger une société à encoder un conducteur habituel. Dans ce cadre, ces fédérations ne seraient pas, me semble-t-il, l'interlocuteur adéquat. Il est impossible de désigner des conducteurs habituels limités aux sociétés de location de véhicules des membres de Renta, parce que leur situation diffère de celle des entreprises disposant d'une flotte propre. Les sociétés de leasing qui louent à une personne morale n'ont pas accès à l'identité du conducteur du véhicule et dépendent de la société qui l'a pris en location afin de remplir l'obligation d'en identifier le conducteur.

Cette procédure permet d'arriver à un conducteur habituel qui doit lui aussi, selon l'article 62^{bis}, désigner le conducteur incontestable.

14.03 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La réhabilitation de l'ancienne gare souterraine de Liège-Saint-Lambert" (56004973C)

15 Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De renovatie van het voormalige ondergrondse station Luik-Sint-Lambertus" (56004973C)

15.01 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, la modernisation de la gare de Liège Saint-Lambert, désormais déplacée en surface, s'inscrit dans une dynamique de sécurité, de durabilité et d'accessibilité accrues. L'ancienne gare souterraine, fermée depuis l'été 2023, a longtemps souffert d'un déficit d'image en raison de son état de délabrement: éclairage vétuste, pannes d'équipement, sentiment d'insécurité. Sa fermeture et le basculement vers une gare en surface, plus lumineuse, verdurisée et accessible, représentent un réel progrès pour les usagers. Cependant, la désaffectation de la gare souterraine présente de nouvelles problématiques. Des témoignages évoquent la présence régulière de groupes y pénétrant illégalement, ce qui engendre nuisances pour le voisinage et inquiétudes en matière de sécurité.

Or, aucune annonce claire n'a encore été faite quant à l'affectation future de cet espace fermé, pourtant situé en plein cœur de la ville. L'accord de gouvernement met l'accent sur la valorisation du patrimoine ferroviaire, la sécurité des infrastructures et leur intégration urbaine. Dans ce contexte, il est crucial d'assurer la réhabilitation rapide de cette gare souterraine afin d'éviter qu'elle ne devienne une friche urbaine problématique.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes.

Quelles mesures ont-elles été prises pour sécuriser l'ancienne gare souterraine de Liège Saint-Lambert depuis sa fermeture? La SNCB – ou un autre acteur public – prévoit-elle un projet de réaffectation de

cet espace et selon quel calendrier? Une concertation est-elle envisagée avec les autorités locales pour intégrer cette infrastructure dans un projet urbain cohérent et utile à la collectivité? Enfin, des budgets sont-ils prévus pour assurer la sécurisation immédiate et la transformation de cette infrastructure dans le respect des engagements environnementaux et sociaux du gouvernement? D'avance, merci pour vos réponses.

15.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, la gare de Liège Saint-Lambert est définitivement fermée au public depuis plusieurs mois, comme vous l'avez précisé. Cette fermeture s'inscrit dans le cadre du projet de réaménagement complet de l'environnement de la gare, comprenant la construction d'un bâtiment standardisé, la rénovation des quais et des accès ainsi qu'une mise en conformité en matière d'accessibilité.

Depuis cette fermeture, seuls les prestataires en charge des travaux et le personnel de la SNCB y accèdent, pour des raisons techniques. Aucun incident n'a été signalé à Securail depuis lors, hormis la présence occasionnelle de personnes en errance sur les quais. Dans ces situations, Securail intervient rapidement en coordination avec le SPC (la police des chemins de fer) et la police locale.

Afin de renforcer le sentiment de sécurité dans la gare et autour de celle-ci, plusieurs mesures concrètes ont été prises par la SNCB en collaboration étroite avec ses partenaires. Des patrouilles virtuelles sont désormais activées et actives dès quatre heures du matin. Elles sont rendues possibles par le renforcement du système de vidéosurveillance. Cela permet une détection rapide et une intervention immédiate en cas de besoin.

Parallèlement, la présence sur le terrain des agents de Securail a été intensifiée, notamment aux heures jugées les plus sensibles: tôt le matin et tard le soir.

La police locale a été informée et mobilisée et des actions conjointes sont régulièrement organisées pour assurer une présence coordonnée. Un référent social a également été déployé en gare. Sa mission consiste à aller à la rencontre des personnes vulnérables – je l'ai vu fonctionner –, à évaluer leur situation et à les orienter vers les services sociaux appropriés, en concertation avec les autorités communales.

En outre, le personnel chargé de l'ouverture et de la fermeture de la gare a été sensibilisé à la remontée systématique des incidents via le *Security operations center* de la SNCB. L'ensemble de ces mesures fait l'objet d'un suivi continu, en concertation régulière avec la police locale, la police des chemins de fer et les autorités communales. Ces efforts conjoints portent leurs fruits, contribuant à une amélioration tangible, me semble-t-il, de la sécurité et du confort pour les usagers et les riverains.

La nouvelle gare de Liège-Saint-Lambert sera opérationnelle dans les prochains mois. Quant à l'ancien bâtiment souterrain, sa destination future fait actuellement l'objet d'une étude au sein de la SNCB. Plusieurs scénarios sont envisagés: la mise en concession, le bail emphytéotique ou la vente, même partielle. La décision finale dépendra de l'accord d'Infrabel et des services de secours, compte tenu de la localisation du bâtiment sous les voies ferrées et de la présence d'installations techniques indispensables à l'exploitation ferroviaire. Une analyse approfondie sera menée en ce sens. La SNCB reste en dialogue actif avec les acteurs locaux afin d'identifier la solution la plus adaptée à cet environnement urbain.

15.03 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, merci pour ces différents éléments de réponse, notamment sur cette nouvelle gare en surface qui, en effet, apporte du confort, et sur toutes les différentes actions qui sont entreprises pour assurer la sécurité des passagers et des usagers de cette gare-là.

Merci aussi de rester vigilant quant au sort de l'ancienne gare. Je comprends qu'elle est en dessous des rails et qu'on ne se déleste pas de biens comme cela, mais c'est important de voir s'il y a une affectation possible, en tout cas de faire en sorte qu'elle ne soit pas accessible à certains citoyens qui pourraient l'occuper. Il est important que ça ne devienne pas un point mort.

N'hésitez pas non plus à revenir, avec Infrabel et la SNCB bien évidemment, vers les autorités locales pour voir s'il y a une possibilité, avec des partenaires privés ou publics, pour un nouvel élan à cet espace souterrain.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

16 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De treinverbindingen vanuit het station Genk" (56004983C)

16 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les liaisons ferroviaires au départ de la gare de Genk" (56004983C)

16.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De trein is altijd een beetje reizen. Die slogan is vandaag zeker van toepassing op wie met de trein vanuit meer afgelegen gebieden naar het centrum van dit land pendelt. Vooral in mijn provincie Limburg komen treinen vaak te laat aan. Het station Genk spant daarbij de kroon. In 2024 mocht het zich het minst stipste treinstation van het land noemen: één op de vier treinen die in Genk arriveerde, deed dat met minstens zes minuten vertraging.

Genk is nochtans geen klein dorpje, maar een flinke centrumstad met meer dan 67.000 inwoners. Bovendien stappen ook heel wat mensen uit Oost-Limburg en de Maaskant er op de trein.

Maar wie met de trein vanuit Genk naar Brussel wil pendelen, doet daar maar liefst anderhalf uur over. De rechtstreekse treinverbinding passeert immers tijdens elke rit langs verschillende kleinere stations zoals Bokrijk, Kiewit en Alken. Anderhalf uur is weliswaar de theoretische reistijd, want in realiteit ligt de pendeltijd door vertragingen vaak hoger.

In het verleden was een sneller traject mogelijk, mits een overstap in Hasselt. Maar ik begrijp van veel treinreizigers dat een slechte dienstregeling ervoor zorgt dat deze optie eigenlijk geen voordeel oplevert. Door het trage stuk tussen Genk en Hasselt en de wachttijd op de volgende trein is de reistijd nagenoeg identiek. Ook bij de terugreis na het werk doet dit probleem zich voor. Wie in Brussel op de snellere trein naar Hasselt stapt (via Aarschot en Diest), moet in Hasselt alsnog wachten op de tragere IC-trein naar Genk, die men dus al rechtstreeks in Brussel had kunnen nemen. In het verleden zou het wel mogelijk geweest zijn om 's avonds vlotter naar Genk te sporen.

Mijn vragen aan u:

1. Bent u op de hoogte van de slechte stiptheidscijfers van het station in Genk? Hoe denkt u deze cijfers terug op te krikken?

2. Heeft de NMBS ooit de mogelijkheid bestudeerd om een snellere treinverbinding te creëren tussen Genk en Brussel, bijvoorbeeld door tijdens de spitsuren de kleinste stations op het traject over te slaan?

3. De lange reistijd wordt niet alleen veroorzaakt door vertragingen, maar ook door een slechte dienstregeling die het voordeel van een overstap in Hasselt op een snellere trein volledig wegneemt. Is de NMBS hiervan op de hoogte? Klopt het dat deze dienstregeling recent veranderd is?

4. Welke maatregelen zal de NMBS nemen om de Genkse treinreizigers vlotter van en naar Brussel te laten sporen? Is het mogelijk om de dienstregeling aan te passen zodat de combinatie van de trein Genk-Hasselt en de snellere trein Hasselt-Brussel opnieuw voordelig wordt?

16.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De NMBS en Infrabel zijn zich bewust van de bezorgdheden inzake de stiptheid en de reistijden op deze verbinding en volgen de situatie van nabij op.

Wat de stiptheid betreft, noteren we dat de IC-03 en de IC-29 op hun traject naar Genk een stiptheid halen die merkkelijk lager is dan het gemiddelde op netniveau. Daarmee kan niemand tevreden zijn. Daarom worden vanaf juni 2025 concrete aanpassingen doorgevoerd aan de IC-29-verbinding Gent-Genk. Zo zal de trein een minuut vroeger vertrekken in Gent.

Dergelijke ingrepen kunnen bijdragen tot een betere operationele stabiliteit en betere stiptheid op het volledige traject. We moeten daarbij wel kijken naar de structuur van het spoornet, waarbij in Limburg

een aantal spoorlijnen over een deel van het traject over slechts één spoor beschikken. De structuur van het net zorgt er dus voor dat incidenten daar minder goed opgevangen kunnen worden. De NMBS en Infrabel kunnen wel maatregelen nemen om de stiptheid te verbeteren, maar plaatsen waar slechts één spoor beschikbaar is, zijn veel vatbaarder voor congestieproblemen.

Inzake de suggestie om tijdens de spitsuren een snellere verbinding tussen Genk en Brussel te creëren door kleinere stations over te slaan, kan ik meegeven dat de NMBS bij het opstellen van haar vervoersplannen steeds zoekt naar een evenwicht tussen commerciële snelheid en toegankelijkheid voor de reizigers. Stations als Kiewit en Bokrijk tellen dagelijks respectievelijk 759 en 283 opstappende reizigers. Gelet op die aantallen en het belang van onder meer de nabijgelegen Corda Campus en de middelbare school Kindsheid Jesu in Kiewit blijft een bediening om het halfuur gerechtvaardigd. Het overslaan van die haltes tijdens de spits zou de bereikbaarheid van die centra aantasten. Bovendien zijn er nu geen bijkomende middelen beschikbaar om een extra sneltrein tussen Hasselt en Genk in te leggen.

Er werd ook gewezen op de reistijd tussen Genk en Brussel en het beperkte voordeel van een overstap in Hasselt. In december 2024 heeft de NMBS effectief enkele wijzigingen aangebracht aan de dienstregeling. Tijdens de piekuren blijft de overstapmogelijkheid in Hasselt bestaan, maar de tijdswinst ten opzichte van een rechtstreekse trein is beperkt gebleven.

In vergelijking met vorig jaar is de totale reistijd met overstap slechts licht toegenomen, met enkele minuten.

De mogelijkheid om de dienstregeling aan te passen zodat de combinatie Genk–Assen met overstap op de snellere trein naar Brussel aantrekkelijker wordt, is momenteel niet haalbaar. De spoorlijnen tussen Landen en Alken en ter hoogte van de bocht van Leuven zijn enkelsporig. Daarnaast is de capaciteit op de Noord-Zuidverbinding in Brussel zeer beperkt. Hierdoor zijn bijkomende of snellere overstapmogelijkheden op dit moment niet mogelijk.

De NMBS blijft zich echter engageren om binnen het kader van de bestaande infrastructuur en de beschikbare middelen voortdurend te werken aan de verbetering van de stiptheid, de betrouwbaarheid en het algemene comfort voor de reizigers van en naar Genk.

16.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw gedetailleerde antwoord, maar de situatie vormt wel degelijk een dubbel probleem, want het minst punctuele van alle Vlaamse stations gaat gepaard met een erbarmelijke dienstverlening. Op papier zou dat traject namelijk in anderhalf uur afgelegd moeten kunnen worden, terwijl het in de praktijk – zoals toegegeven door de NMBS – veelal een uur en drie kwartier in beslag neemt.

We mogen niet uit het oog verliezen dat het hier gaat om de verbinding tussen Brussel en een centrumstad, namelijk Genk. Met ruim 60.000 inwoners is dat geen dorp. Daar moet dringend werk van gemaakt worden, want de situatie verdient uw aandacht. De hele regio van de Maaskant en Oost-Limburg, die vandaag de dag compleet onvoldoende ontsloten is, is voor het treinverkeer aangewezen op Genk. Het gaat dus om een groot aantal mensen. Bovendien is er nog de tewerkstellingsuitdaging in die regio. Hopelijk luisteren de mensen van de NMBS mee, met het oog op de aankomende nieuwe dienstregeling, zodat er zeer kritisch naar deze verbinding gekeken wordt.

U verwijst terecht naar een van de problemen, maar het is in werkelijkheid een samenloop van talrijke problemen. In Limburg ligt er op vele plaatsen nog steeds een enkel spoor. Ik herhaal dan ook mijn pleidooi, dat ik al jaren houd. Limburg is historisch onderbedeeld inzake investeringen in treininfrastructuur. Wanneer de NMBS en Infrabel binnenkort aan de slag gaan met de nieuwe dienstregeling in functie van het nieuwe meerjarenplan, is het essentieel dat ook de bevoegde minister expliciet verwijst naar Limburg. Daar zijn er nog steeds tal van problemen die dringend aandacht vragen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

17 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De status van de veelplegersdatabank" (56004989C)

17 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'état d'avancement de la base de données des récidivistes" (56004989C)

17.01 **Irina De Knop** (Open Vld): Mijnheer de minister, recidive bij verkeersdelicten blijft een ernstig probleem. We hebben dat daarnet ook al even kunnen bespreken in het kader van een andere vraag. In het regeerakkoord werd de oprichting van een veelplegersdatabank aangekondigd, bedoeld om recidivisten beter te monitoren en structureel op te volgen. In uw beleidsnota hebt u ook aangegeven dat de ontwikkeling van dat ambitieuze systeem uitgebreid overleg en samenwerking vereist met federale en regionale partners, waaronder de FOD Justitie. Daarnaast beklemtoont u dat Justitie daarvoor budgettaire middelen ter beschikking moet stellen en dat het proces moet starten met een grondige analyse.

U hebt daarnet al een deel van het antwoord op de vragen gegeven, maar ik herhaal ze toch nog even, al was het maar voor het verslag. Hoe ver staat het met die databank? Is er al een concrete timing voor de implementatie?

Welke verdere stappen neemt u om ervoor te zorgen dat hardleerse verkeersovertreders effectief worden aangepakt?

Wie zal instaan voor de financiering van het project en zijn de nodige middelen daarvoor beschikbaar?

17.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijn administratie heeft me een eerste analyse voorgelegd van de uitdagingen rond de beoogde veelplegersdatabank en de op te lossen problemen, voordat de databank kan worden ontwikkeld. Het project is alvast opgenomen in een ontwerp van actieplan voor de verkeersveiligheid met het departement Justitie en de politie, waaraan nog de laatste hand wordt gelegd. Ik heb ook een brief geschreven aan mijn collega, de minister van Justitie, om mijn uitdrukkelijke wens uit te spreken om daaraan de nodige prioriteit te geven en een concrete samenwerking met haar en haar diensten aan te gaan.

Het is vooralsnog te vroeg om een precies tijdschema vast te stellen voor de veelplegersdatabank, aangezien er eerst een meer gedetailleerde analyse in overleg met alle betrokken spelers moet worden uitgevoerd en er rekening moet worden gehouden met wettelijke vereisten.

De oprichting van de databank is een zeer belangrijke stap, omdat mensen die herhaaldelijk gevaarlijk gedrag stellen, hierdoor uit de anonimiteit kunnen worden gehaald. Als ze automatisch voor de rechter moeten verschijnen, kan er concrete actie worden ondernomen, voordat er onherstelbare schade wordt aangericht. Men kan hen dan bijvoorbeeld doorverwijzen naar een gedragstraining of hun het recht tot sturen voor een te definiëren periode ontnemen.

Het departement Justitie en de federale politie en in mindere mate de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer ontvangen financiële middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds. Met die middelen kan men initiatieven nemen die de verkeersveiligheid ten goede komen door bijvoorbeeld te investeren in het verhogen van de pakkans of in de strafrechtketen. Er is echter nog een meer gedetailleerde budgettaire analyse nodig om alle kosten en de verdeling te bepalen.

17.03 **Irina De Knop** (Open Vld): Ik begrijp dat het budgettaire plaatje nog niet helemaal rond is. Ik zal daar dan ook graag op terugkomen in latere vragen of besprekingen in de commissie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 **Samengevoegde vragen van**

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het uitstel van de verplichte invoering van ETCS-onlytreinverkeer" (56005047C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het uitstel van de ETCS-onlydatum tot eind 2027" (56005100C)
- Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het uitstel van de ETCS-verplichting tot 2027" (56005133C)
- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het uitstel van de invoering van het ETCS-onlysysteem" (56005195C)

18 **Questions jointes de**

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le report de l'obligation de faire circuler uniquement des trains équipés de l'ETCS" (56005047C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le report de la date "ETCS only" à fin 2027" (56005100C)
- Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le report de l'obligation du système ETCS à 2027" (56005133C)
- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le report de l'instauration du système ETCS only" (56005195C)

18.01 **Irina De Knop** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik ben burgemeester in Lennik, een van de gemeenten die niet onmiddellijk grenst aan Buizingen, maar wel in de onmiddellijke nabijheid ervan ligt. De treinramp van een aantal jaar geleden zindert in onze regio nog steeds na. Daarom hebben wij een grote belangstelling voor het concept van het ETCS (European Train Control System).

We begrepen dat er na de treinramp in Buizingen een heel grote consensus was om van veiligheid op het spoor een absolute topprioriteit te maken. Een belangrijk doel daarbij was om het Belgische spoorwegennet tegen 2026 ETCS only te maken. In uw beleidsverklaring en in uw beleidsnota gaf u al aan dat tegen eind 2025 zowel het spoorwegennet als voldoende rollend materieel van de NMBS zou zijn uitgerust met het systeem, zodat het voor Infrabel en de NMBS mogelijk is om te voldoen aan de verplichting om vanaf 2026 ETCS only te rijden. Dat is geen dag te vroeg, want ondertussen is het treinongeval meer dan tien jaar geleden. We hebben dus al zoveel tijd nodig gehad om het systeem uit te rollen.

Uit overleg met de sector van het goederenverkeer en het internationale hst-verkeer is gebleken dat het voor die sectoren blijkbaar niet mogelijk is om tegen eind 2025 ETCS only te rijden. Indien die verplichting voor het hst-verkeer vanaf 2026 toch zou gehandhaafd blijven, zou blijkbaar ongeveer 30 % van het hst-potentieel niet mogelijk zijn in België. We kunnen in de pers lezen dat SNCF Voyageurs geen ECTS-treinen zal voorzien in België voor eind 2029. Ook voor het goederenvervoer zou slechts 78 % van het rollend materieel tegen eind 2025 beschikken over het noodzakelijke systeem.

U zou daarom aan de regering voorleggen om de betrokken partijen nogmaals twee jaar extra te geven om hun rollend materieel aan te passen. Begin 2028 zou het volledige spoornet dan ETCS only moeten zijn.

Mijnheer de minister, mijn vragen aan u zijn de volgende.

Kunt u bevestigen dat het Belgische spoorwegennet volledig over ETCS zal beschikken tegen eind 2025? Kunt u verzekeren dat het uitstel met twee jaar zal volstaan voor de operatoren van het goederen- en internationaal reizigersvervoer?

Wilt u op Europees niveau ervoor pleiten om de migratie naar ETCS op het volledige Europese netwerk te versnellen? U kunt ter zake dus een belangrijke voortrekkersrol spelen.

18.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, tijdens de ministerraad van 16 mei werd de ETCS-onlydatum, die aanvankelijk was vastgelegd op 14 december 2025, uitgesteld tot 12 december 2027. Dat uitstel moet meer ruimte bieden aan verschillende spoorwegondernemingen om te voldoen aan de verplichting om te rijden met rollend materieel dat uitgerust is met ETCS-technologie. De beslissing van de ministerraad gaat gepaard met het twee jaar langer onderhouden van het TBL1+-systeem. Bijkomend zal een denkoefening opgestart worden over doeltreffende aanmoedigings- en sanctiemechanismen, zodat spoorwegondernemingen verplicht zullen zijn tijdig in orde te zijn tegen de

nieuwe deadline van 12 december 2027.

Kunt u een stand van zaken geven over de mate waarin spoorwegondernemingen zich reeds geconformeerd hebben aan de ETCS-onlyvereisten? In welke mate blijkt dat bepaalde spoorwegondernemingen zich niet tijdig zullen kunnen conformeren? Hebt u zicht op de totale kostprijs die de verplichte ETCS-technologie voor de operatoren uit de goederensector per spoor met zich zal meebrengen? Wat zal de budgettaire impact zijn van het langer onderhouden van het TBL1+-systeem?

Aan welke doeltreffende aanmoedigingsmechanismen denkt u? Aan welke doeltreffende sanctiemechanismen denkt u? Zal retroactief gebruik worden gemaakt van aanmoedigingssystemen voor ondernemingen die wel al geheel of gedeeltelijk hun verplichtingen nakomen?

Le **président**: M. Matagne a retiré sa question n° 56005133C.

18.03 Niels Tas (Vooruit): Mijnheer de minister, de federale regering heeft uw voorstel goedgekeurd om de invoering van het ETCS-onlysysteem op het Belgische spoor met twee jaar uit te stellen tot december 2027. In de tussentijd blijft het oude veiligheidssysteem nog in gebruik. Door dat uitstel zou men de tijd hebben om praktische, economische en veiligheidsoverwegingen beter in evenwicht te brengen. Tegelijkertijd roept het uiteraard ook een aantal bezorgdheden op. De overstap is immers belangrijk voor de veiligheid en de modernisering van ons spoor. Het is daarom essentieel dat dit geen uitstel wordt dat nodeloos aansleept.

Kunt u aangeven welke spoorwegbedrijven hun verplichtingen uit het koninklijk besluit van 6 december 2020 nog niet hebben uitgevoerd? En wat zijn de exacte redenen voor die achterstand?

U kondigde aan dat u werkt aan nieuwe aanmoedigingsmechanismen en mogelijke sancties voor wie de nieuwe deadline niet haalt. Welke maatregelen overweegt u en vanaf wanneer zullen die van kracht zijn?

Zult u spoorwegbedrijven verplichten om regelmatig te rapporteren over hun voortgang? Hoe frequent moet dat gebeuren? Zal die informatie ook publiek worden gemaakt?

Brengt het uitstel bijkomende kosten mee voor de overheid, bijvoorbeeld voor het langer in dienst houden van het oude systeem of voor andere technische aanpassingen?

Wat betekent het uitstel voor de spoorveiligheid? Werd daarover advies gevraagd aan onafhankelijke experts of veiligheidsinstanties?

Het ETCS is een Europees systeem en België hinkt op dat vlak achterop. Hoe wordt dat uitstel verantwoord tegenover de rest van Europa? Kan België daardoor klachten of straffen krijgen van de Europese Commissie?

Voor Vooruit is het belangrijk dat we bouwen aan een veilig, duurzaam en performant spoor als ruggengraat van een sociaal en klimaatvriendelijk mobiliteitsbeleid. De uitrol van het ETCS-systeem is daarin een onmisbaar puzzelstuk. Elk bijkomend uitstel kan negatieve gevolgen hebben voor de veiligheid op het spoor en voor de noodzakelijke investeringen in modernisering. Daarom moeten we de nieuwe deadline van eind 2027 zonder fout halen. Dat vereist een strikte opvolging door u en Vooruit rekent daarop.

18.04 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte Kamerleden, de Belgische Spoorwegen investeren al sinds het einde van de jaren negentig volop in spoorwegveiligheid. Die inspanningen zijn nog in een stroomversnelling gekomen na het tragisch ongeval in Buizingen in 2010. Zeer recent heb ik trouwens nog de families van de slachtoffers van dat tragisch ongeval in Buizingen ontmoet om hun de beslissing uit te leggen die de regering heeft genomen en om te luisteren naar hun verhalen. Ook al werd de toepassing van ETCS only uitgesteld van eind 2025 naar eind 2027 – een beslissing die op 16 mei door de federale ministerraad werd goedgekeurd, mijnheer Tas – toch blijft België een pionier op het vlak van spoorwegveiligheid in Europa. Ik wil onverminderd op dat elan doorgaan, in samenwerking met de buurlanden en andere Europese landen.

In de loop van 2024 werd duidelijk dat in het bijzonder de operatoren van het internationaal

reizigersvervoer aan hoge snelheid en die van het goederenvervoer, moeilijkheden ondervinden om de ETCS-onlyverplichting tegen eind 2025 te respecteren. Ook werd duidelijk dat de installatie en de upgrades van ETCS op het rollend materieel een niet te verwaarlozen financiële impact hebben op de spoorwegondernemingen, waaronder de goederenoperators.

Om die redenen organiseerde de FOD Mobiliteit en Vervoer in het najaar van 2024 een sectoroverleg om een zo goed en volledig mogelijk inzicht te krijgen in de huidige en toekomstige uitrusting met ETCS van de spoorweginfrastructuur en het rollend materieel van alle operators die actief zijn in België. Daaruit bleek dat de situatie zeer verschillend is per segment van de spoorwegsector. Infrabel bevestigt dat het Belgisch spoorwegnet tegen eind 2025 volledig met ETCS zal zijn uitgerust. Ook de NMBS, op dit moment de enige operator van nationaal reizigersvervoer, bevestigt dat zij tegen eind 2025 over voldoende rollend materieel met ETCS zal beschikken om haar transportplan vanaf 2026 te realiseren.

Op basis van de ontvangen informatie van eind 2024 over het rollend materieel van de andere operators – vooral privéspelers – blijkt dat alle operators van goederenvervoer tegen eind 2027 over voldoende rollend materieel met ETCS zullen beschikken.

Voor de operators van internationaal reizigersvervoer is de situatie minder uniform. De meeste operators hebben momenteel al ETCS aan boord van hun vloot of zullen er tegen eind 2025 mee uitgerust zijn. Een operator zal tegen eind 2027 over voldoende rollend materieel met ETCS beschikken. Een andere operator zal pas tegen eind 2029 rollend materieel met ETCS inzetten. Tegen eind 2025 is 77,92 % van het rollend materieel van de operators van goederenvervoer met ETCS uitgerust. De transportplannen van alle operators zullen naar verwachting worden beïnvloed door het gebrek aan rollend materieel dat met ETCS is uitgerust.

Volgens schattingen kan bij een overstap in december 2025 het verkeersverlies worden geraamd op 17 % van het huidige verkeer. De achterstand kan grotendeels worden verklaard door de grote afhankelijkheid van de meeste operators van goederenvervoer van een zeer beperkt aantal constructeurs en ETCS-leveranciers en door het gebrek aan industriële capaciteit en onderdelen bij laatstgenoemden.

Het uitstellen van de ETCS-onlydeadline impliceert ook het uitstel van de buitendienststelling van het nationale systeem TBL1+. Infrabel schat dat de kosten daarvan beperkt blijven, zolang het uitstel niet langer dan de recent goedgekeurde twee jaar oploopt.

Er is geen sprake van concurrentievervalsing, aangezien het gaat om concurrentie tussen spoorwegoperators per trafieksegment en er geen verschil is in behandeling tussen de operators binnen eenzelfde segment.

Op basis van de informatie van het sectoroverleg van eind 2024 zal slechts één operator niet aan de ETCS-onlyverplichting tegen eind 2027 kunnen voldoen.

Om te voorkomen dat de spoorwegonderneming die momenteel achterloopt met de uitvoering van de verplichtingen, bepaald in het KB van 6 december 2020, opnieuw een nieuw verzoek tot uitstel indient, zal tegelijk met het herzien van de deadline zoals vastgelegd in de regelgeving, een reflectie over doeltreffende aanmoedigings- en sanctiemechanismen worden gestart.

Aangezien die denkoefening nog maar net werd aangekondigd, is het momenteel te vroeg om de resultaten of de modaliteiten ervan al toe te lichten. Het is mijn intentie om alle mogelijkheden te laten onderzoeken, waaronder het opzetten van overdracht en gedifferentieerde subsidiesystemen.

Uit eerdere ervaringen blijkt dat de retroactiviteit een van de belangrijkste struikelblokken is bij de invoering van een subsidiesysteem. De Europese Commissie staat erop en ziet erop toe dat de investeringen doorgevoerd worden door het aanmoedigende effect van het subsidiesysteem en dus pas nadat het subsidiesysteem van toepassing wordt. Dat beperkt de mogelijkheden van subsidies voor installaties en upgrades van ETCS op rollend materieel die al gestart of uitgevoerd zijn.

U vroeg of er momenteel rapporteringsverplichtingen bestaan. Privéoperators en in het algemeen ondernemingen die niet door het Belgische Staat worden gefinancierd, hebben geen rapporteringsverplichting ten opzichte van de Belgische Staat. In het kader van de reflectie ben ik van

plan de mogelijkheden te bestuderen om de rapporteringsverplichting uit te breiden binnen een kader dat echt rekening zal moeten houden met de regels die van toepassing zijn op het bedrijfsgeheim.

We moeten beklemtonen dat zelfs in het geval van een uitstel met twee jaar van de deadline van ETCS, België een van de eerste Europese landen zal blijven dat zijn spoorverkeer volledig naar ETCS omschakelt. Enkel Zwitserland en Luxemburg zijn ons land voorafgegaan. De Europese wetgeving bepaalt dat de wijziging van de nationale regeling in verband met de datum eerst moet worden gevalideerd door het Spoorwegbureau van de Europese Unie en door de Europese Commissie. Zonder die validatie kan de betreffende wijziging eenvoudigweg niet op een geldige manier worden doorgevoerd. De aanvraag tot validatie zal zo spoedig mogelijk door mijn administratie bij die instanties worden ingediend, in overeenstemming met de van toepassing zijnde regelgevingsprocedure.

18.05 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, we twijfelen absoluut niet aan uw goede intenties. Ik zal uw antwoord ook in detail nalezen. Ondertussen vraag ik mij wel af wat we met uw antwoorden kunnen. We vernemen hier immers heet van de naald dat uw voorakkoord massaal werd weggestemd door de vakbonden, maar liefst 99 % moet er blijkbaar niets van weten.

Ondanks uw belofte om het Parlement te informeren en te betrekken, ook vandaag nog, hebben we de tekst van dat voorakkoord nooit ontvangen. We weten dus eigenlijk niet wat de vakbonden vandaag hebben weggestemd. We hadden daarnet een actuadebat; we hadden dat toen grondig kunnen bespreken, maar u hebt nagelaten om de informatie met ons te delen.

Ongetwijfeld zullen er nu weer heel wat acties volgen door de vakbonden. Zij hebben hier een hele grote verantwoordelijkheid. Ook u, mijnheer de minister, faalt evenwel in uw opdracht om het Parlement grondig te informeren. Dat ontgoochelt mij wat, want u geeft altijd de indruk dat u het Parlement nauw wil betrekken. Wat we nu lezen in de pers, stelt me heel erg teleur.

18.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, uiteindelijk heeft het geen uren meer geduurd, vooraleer u het antwoord van de vakbonden kreeg, een antwoord dat een ontgoochelend resultaat is voor u, maar ik zal mijn repliek beperken tot het onderwerp.

Mijnheer de minister, ik vind het dossier, dat u van de vorige regering hebt geërfd, zeer pijnlijk. Retroactiviteit van een subsidiemechanisme is inderdaad zeer moeilijk, maar men kan wel werken met een dergelijke tool, zolang men dat maar op tijd op het getouw zet. De vorige regering heeft, toen alle operatoren van goederenvervoer verplicht werden om de post-uitrusting van hun wagons aan te passen om te geluidsoverlast aan te pakken, veel te laat een subsidiemechanisme in het leven geroepen, maar werd teruggefloten wat de retroactiviteit betreft die zij erin had geslepen. Dat was toen een financiële streep door de rekening van de goederenoperatoren. Dezelfde goederenoperatoren trekken aan de alarmbel dat daar nog de aanzienlijke kosten als gevolg van de verplichtingen in verband met ETCS bij komen en dat Europa slechts beperkt in de financiering tussenkomt. Wij waren steeds spreekbuis van de sector en kaartten de kwestie al bij de vorige regering aan.

We vroegen om tijdig werk te maken van een subsidiemechanisme, omdat de goederenoperatoren Europese regelgeving in de praktijk moesten omzetten, argumenterend dat zij een van de eersten waren en de voordelen van de investeringen pas jaren nadien zouden genieten, terwijl dat toch enorme kosten waren. De vorige regering besliste om niet op dat voorstel in te gaan en nu lopen we dus helemaal vast.

Ik betreurt dat ten zeerste. Dat had kunnen vermeden worden en ik hoop dat men goed beseft hoe diep dat inhakt op de operatoren, zeker die van het goederentransport per spoor. Ik hoop dat er snel een degelijke oplossing uit de bus komt om die sector verder te helpen.

18.07 Niels Tas (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Voor Vooruit is veiligheid cruciaal. U hebt gezegd dat er door de maatregelen op zich geen sprake is van concurrentievervalsing. We moeten dat zeker blijven bewaken, want ik vraag mij toch af wat er zal gebeuren als er verschillen zijn in de termijnen. Ik heb geen duidelijk antwoord gekregen op mijn vraag of het gebruik van verschillende systemen op ons net niet extra kosten met zich zal brengen.

Veiligheid is en blijft voor ons heel belangrijk. U zegt dat we op dat vlak nog altijd het derde land in

Europa zijn. Dat is positief, maar daartegenover staat dat we ook een land zijn met relatief veel overwegen, in vergelijking met andere landen. Dat is ook een reden waarom het belangrijk is om daar snel mee aan de slag te gaan.

U hebt gezegd dat u het dossier van nabij zult opvolgen. We zullen daarover blijven waken en ik hoop dat u de daad bij het woord zult voegen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

19 Vraag van Sam Van Rooy aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Palestijnse vlaggen aan het station Brussel-Centraal" (56005069C)

19 Question de Sam Van Rooy à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La présence de drapeaux palestiniens à la gare de Bruxelles-Central" (56005069C)

19.01 Sam Van Rooy (VB): Mijnheer de minister, in een filmpje is te zien dat er meerdere vlaggen wapperden boven het centraal station van Brussel. Als het effectief om een nieuwe, recente opname gaat, zou dat niet de eerste keer zijn. In oktober 2024 gebeurde dat namelijk al eens. Toen verklaarde de NMBS in een reactie die actie te betreuren, waarna de vlaggen werden verwijderd. De NMBS zou toen ook hebben onderzocht hoe het mogelijk was dat NMBS-medewerkers of derden zich toegang konden verschaffen tot het dak van het stationsgebouw, om vervolgens zonder toestemming Palestijnse vlaggen te hijsen aan de aanwezige vlaggenstokken, acht in totaal.

Is dat inderdaad opnieuw kunnen gebeuren? Zo ja, wanneer was dat? Onderzoekt de NMBS ook deze nieuwe illegale actie? Wat was het resultaat van het NMBS-onderzoek naar hetzelfde euvel in oktober 2024? Wie waren de daders en hoe is het mogelijk dat zij zich illegaal toegang konden verschaffen tot het dak van het Brusselse centraal station?

In het kader van de veiligheid wil ik graag horen wat u ervan vindt dat het kennelijk mogelijk is om op het dak van het centraal station eender welke vlag op te hangen. Ik vind dat zeer zorgwekkend, ook in het kader van de veiligheid van de reizigers en van onze stations.

19.02 Minister Jean-Luc Crucke: Inzake de Palestijnse vlaggen aan het centraal station in oktober 2024 zal het u niet ontgaan zijn dat ik op dat moment nog niet in functie was.

Zoals u weet, is veiligheid een prioriteit voor mij en voor de spoorwegonderneming. Bijgevolg meldt de NMBS me dat er gepaste maatregelen werden genomen met de concessiehouders – sluiting van de noodtrappen, beperkte toegang van de badges, controle van de sloten, versterking van de cameracontrole enzovoort – om ervoor te zorgen dat de veiligheid verhoogd werd. Tot vandaag hebben er sinds oktober 2024 geen gelijkaardige incidenten meer plaatsgevonden.

Tot slot, de NMBS heeft klacht ingediend wegens de indringing in oktober 2024. De voortgang van het onderzoek valt onder de verantwoordelijkheid van de politiediensten.

Mijnheer de volksvertegenwoordiger, u kunt rekenen op mijn volledige inzet om onze stations veiliger te maken. Ik zal die bezorgdheid zeker doorgeven aan de diensten van de NMBS.

19.03 Sam Van Rooy (VB): Dank u voor uw antwoord.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

20 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De wateroverlast in de stationsparking van Gent-Sint-Pieters" (56005101C)

20 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les infiltrations d'eau dans le parking de la gare de Gand-Saint-Pierre" (56005101C)

20.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, in 2024, op het einde van zijn ambtstermijn, ondervroeg ik uw voorganger over de wateroverlast in de parking van het station van Gent-Sint-Pieters. Volgens de minister was er toen sprake van 'waterinsijpeling' waarvoor eerst voorlopige maatregelen zouden worden genomen. Daarna zou men kijken welke verdere maatregelen er zouden moeten worden genomen om het probleem ten gronde aan te pakken.

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de wateroverlast in de stationsparking van Gent-Sint-Pieters? Werd de oorzaak van de wateroverlast gedetecteerd? Werden er maatregelen genomen om het probleem structureel op te lossen? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

20.02 Minister Jean-Luc Crucke: Wat de wateroverlast in de stationsparking van Gent-Sint-Pieters betreft, valt de ondergrondse parking onder het regime van gedwongen mede-eigendom en is dus geen volle eigendom van de NMBS. Het beheer wordt gevoerd door een externe syndicus, aangesteld door de vereniging van mede-eigenaars. Elke grote investering vereist dus de voorafgaande goedkeuring van de mede-eigenaars, die wordt gevraagd tijdens de jaarlijkse statutaire algemene vergadering.

Het probleem van waterinsijpeling in ondergrondse constructies is een gekend fenomeen. In Gent is er sprake van twee hoofdbronnen van infiltratie. Enerzijds zijn er tijdelijke dakbedekkingen aangebracht bovenop de dakplaat ter hoogte van de evacuatiekern. Door veroudering zijn daarin lekkages ontstaan die hemelwater laten binnensijpelen. Anderzijds staan de wanden van de parking onder druk van het grondwaterpeil, vooral ter hoogte van de voegen, waarlangs water binnensijpelt. Slibgoten zorgen voor opvang en afvoer van dat water, maar bij hevige of langdurige infiltratie kan het water onvoldoende worden afgevoerd, met natte rijpaden tot gevolg. Het insijpelende water bevat bovendien mineralen, zouten en zuren. Daarom zijn de parkeerplaatsen waar dat risico bestaat voorlopig afgezet.

Op enkele locaties zijn opvanggoten aangebracht zodat die plaatsen opnieuw veilig kunnen worden gebruikt. De syndicus voorziet een regelmatige preventieve reiniging van de slibgoten om verstoppingen door sedimenten te vermijden. Daarnaast werd in 2022 een expert aangesteld om de situatie verder op te volgen.

Sindsdien zijn verschillende structurele maatregelen genomen. In 2023 werd een deel van de slibwanden geïnjecteerd met een flexibele PU-hars. In 2024 volgde een bijkomende injectieronde. Tijdens de algemene vergadering van mei 2025 werd beslist om opnieuw een extra zone te injecteren. Wel moet worden opgemerkt dat het plaatselijk dichten van een lek op locatie A door de verhoogde waterdruk elders nieuwe infiltraties kan veroorzaken. In 2024 werd ook de roofing van de vrijstaande trappenkernen vernieuwd, waar nodig. Verder werd bij elk gebouw boven op de dakplaat nagegaan of er buitensporig waterverbruik was, wat zou kunnen wijzen op lekken in toevoerleidingen. Er werd echter geen abnormaal verbruik vastgesteld.

De vereniging van mede-eigenaars blijft inspanningen leveren via een eliminatietechniek. Er wordt lekdetectie uitgevoerd via de dakplaat, afvoeringen worden gecontroleerd en er worden rondgangen georganiseerd. Tot op heden heeft dat echter nog niet geleid tot een volledige oplossing. Waterinfiltraties worden intussen wel actief gemonitord. Ondanks het feit dat bepaalde parkeerplaatsen tijdelijk buiten gebruik zijn, is er vandaag nog steeds voldoende vrije parkeercapaciteit in de ondergrondse parking van Gent-Sint-Pieters.

20.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat toch al wat gedetailleerder is dan het antwoord dat ik van uw voorganger ontving.

Vooreerst, u spreekt over waterinsijpeling, maar er is volgens mij wel wat meer aan de hand dan insijpeling. Die situatie bestaat overigens al geruime tijd, want we zijn nu meer dan vijf maanden verder. Toch hoor ik geen concrete oplossing in het vooruitzicht. Het lijkt alsof het om een slechte knie gaat, waarvoor men een injectie geeft, dan nog een en als het dan nog niet beter is, nogmaals een injectie. Die injecties veroorzaken mogelijk weer andere problemen in de knie of in dit geval, andere lekken in die garage.

De problemen die zich daar voordoen, veroorzaakt door grondwater dat tegen de wanden duwt, zijn ernstig en structureel. De situatie is weinig aantrekkelijk voor wie daar wil parkeren of daar door moet, voor wie bereid is om in de modal shift mee te gaan en het station van Gent-Sint-Pieters te gebruiken om de trein te nemen. Ik hoop dat er zeer dringend een oplossing komt. Ik blijf het opvolgen en over

enkele maanden zal ik u nog eens dezelfde vragen stellen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Question de Anne Pirson à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le renforcement de la communication sur la suppression des trains" (56005126C)

21 Vraag van Anne Pirson aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Een betere communicatie over afgeschafte treinen" (56005126C)

21.01 **Anne Pirson** (Les Engagés): Monsieur le ministre, presque tous les navetteurs sont confrontés au problème de la suppression de trains. Ce problème peut s'expliquer par une série d'aléas techniques, humains ou opérationnels liés à la gestion d'un réseau ferroviaire d'une telle ampleur.

Néanmoins, ce qui interpelle aujourd'hui de nombreux navetteurs, c'est l'absence d'information. Le plus souvent, lorsqu'un train est supprimé, aucune justification n'est communiquée, ni via les annonces sonores ni via l'application de la SNCB.

Cette absence de communication entraîne une frustration croissante et alimente un sentiment d'opacité qui nuit à la confiance du public envers notre service ferroviaire. Elle est d'autant plus regrettable que, dans un contexte de transition écologique, la nécessité du report modal vers le rail suppose un service fiable et transparent.

Je prends pour exemple le train de 07 h 16 à Ciney en direction de Bruxelles. Moi-même, j'ai été confrontée au problème. Quelques minutes avant le départ de ce train, il est supprimé. On ne sait pas pourquoi. J'ai été interpellée plusieurs fois par des citoyens confrontés à ce problème.

Par ailleurs, certaines sources indiquent que la suppression de trains pourrait parfois être utilisée de manière stratégique par la SNCB. Cette pratique viserait à préserver les indicateurs de ponctualité, dont dépend au moins une partie du financement de la SNCB.

Monsieur le ministre, quelles sont les procédures en vigueur en matière de communication aux usagers en cas de suppression d'un train? Pour quelle raison les motifs de suppression ne sont-ils pas communiqués de manière systématique et automatisée via les canaux d'information disponibles? Quelles pistes d'amélioration sont envisagées pour assurer une meilleure transparence envers les usagers, en particulier en ce qui concerne l'origine des perturbations? La mise en place d'un système en temps réel, précisant les causes des perturbations, comme cela existe dans certains pays voisins, est-elle à l'étude ou envisagée à court terme? Pouvez-vous nous éclairer sur l'existence d'une éventuelle stratégie consistant à supprimer certains trains afin de ne pas altérer les statistiques de ponctualité?

21.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Chère collègue, je mettrai tout en œuvre pour qu'une réduction de 30 % du nombre de trains supprimés soit atteinte, ce qui me semble être le principal.

Au-delà de cet objectif, la communication auprès des usagers quand un train est supprimé est essentielle, je vous rejoins. La SNCB attache une grande importance à une communication rapide, claire et en temps réel avec les voyageurs lorsqu'un train est supprimé.

Pour informer les voyageurs de manière optimale, la SNCB utilise différents canaux et méthodes de communication.

S'agissant du planificateur de voyage et des applications, les voyageurs peuvent consulter les informations de voyage actuelles via l'application officielle SNCB et son site web. En cas de suppression d'un train – prévue ou en temps réel –, cela est indiqué dans le planificateur de voyage. L'application propose également des alternatives pour permettre aux voyageurs d'ajuster facilement leur trajet.

S'agissant des annonces en gare, les voyageurs sont informés directement via des messages sonores. Ce système garantit que les voyageurs sans accès à l'application ou au site web soient rapidement informés.

S'agissant des écrans en gare, ils affichent les trains prévus et sont immédiatement mis à jour lorsqu'un train ne circule pas.

S'agissant du personnel, dans les gares où du personnel est présent, celui-ci joue un rôle clé dans la communication. Les agents sont disponibles pour assister les voyageurs personnellement et les aider à trouver des alternatives.

S'agissant des notifications *push*, les voyageurs utilisant l'application SNCB et ayant activé les notifications *push* peuvent recevoir les alertes concernant les trains supprimés.

S'agissant de la page d'information aux voyageurs, les informations en temps réel sont accessibles via la page des perturbations et travaux qui donnent un aperçu des incidents en cours. En cas d'incident prolongé, par exemple une suppression ponctuelle, une raison claire est fournie sur cette page.

S'agissant des réseaux sociaux, en cas d'incident majeur ou prolongé, la SNCB peut communiquer activement via Facebook, X (précédemment Twitter) et d'autres canaux de médias sociaux.

Grâce à cette stratégie de communication, la SNCB démontre l'importance qu'elle accorde à l'information rapide et précise des voyageurs en cas de perturbation du trafic ferroviaire.

L'utilisation des différents canaux, tant numériques que personnels, témoigne des efforts constants déployés pour minimiser l'impact des perturbations et garantir une expérience de voyage positive.

Le contrat de service public de la SNCB pour la période 2023-2032 impose des obligations spécifiques en matière de communication avec les voyageurs en cas de perturbation du trafic ferroviaire.

L'un des indicateurs de performance du contrat concerne les informations aux voyageurs. La SNCB est évaluée chaque année sur cet indicateur, lequel mesure la rapidité et l'exhaustivité des informations fournies lors des perturbations. Pour l'année 2023, première année du contrat, la SNCB a obtenu de meilleurs résultats que ceux convenus sur cet indicateur. Néanmoins, j'ai bien conscience des retours du terrain qui nécessitent encore des efforts de la SNCB. Soyez assurés que je suivrai cet indicateur de près pour que tous les voyageurs puissent recevoir une information de qualité claire et en temps réel. Et, pour l'avoir moi-même vécu, je confirme que ce n'est pas toujours le cas.

De plus, la SNCB propose différentes formules d'indemnisation aux voyageurs lorsque les trains ne circulent pas comme prévu, en fonction de la cause, de la durée de la perturbation et du type de billet détenu par le voyageur. Un aperçu de ces dispositions est disponible sur le site web dans la rubrique "Compensation pour retard".

Concernant la suppression du train de 7 h 16 passant par Ciney en direction de Bruxelles, que vous avez personnellement observée, la SNCB reconnaît que, sur la ligne Ciney-Bruxelles, comme sur toutes les autres lignes, il peut y avoir des annulations de dernière minute. Je vous rassure, si cela peut vous rassurer, ce n'est pas que sur celle-là. Dans ces cas, la SNCB applique les stratégies de communication que je viens d'expliquer.

Actuellement, il est techniquement et pratiquement impossible de fournir des explications détaillées sur de telles suppressions ponctuelles et de donner des conseils de voyage concrets dans le planificateur de la SNCB. Comme mentionné précédemment, des annonces sont faites dans les gares concernées.

Pour les incidents ayant un impact majeur sur plusieurs trains, des explications supplémentaires sont fournies via les canaux numériques de la SNCB. Celle-ci examine actuellement comment améliorer encore son information aux clients pour de tels cas individuels à l'avenir. La SNCB est consciente que chaque incident entraîne des désagréments et estime que les informations aux voyageurs dans ces cas doivent être cohérentes et toujours de la plus haute qualité.

Enfin, pour l'année 2023, qui, je l'ai dit, est la première année du contrat, les statistiques étaient meilleures que ce qui avait été envisagé. Malgré tout, ces constats sont préoccupants car, comme vous l'avez souligné, au-delà de l'inconfort, c'est la confiance dans le service public ferroviaire qui est en jeu. Je tiens à vous informer que, suite à ces constats, j'ai personnellement demandé qu'un travail spécifique soit amorcé en collaboration étroite avec la SNCB, et plus précisément sur les mécanismes

de communication envers les voyageurs.

La SNCB m'a assuré que plusieurs projets sont en cours de développement afin d'améliorer l'information des voyageurs. Je suivrai donc cette évolution de près. Comme vous, je pense que si beaucoup de choses sont prévues et envisagées, il reste un palier de progression que la SNCB est en droit, en capacité et en devoir d'atteindre.

21.03 Anne Pirson (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

La communication est extrêmement importante, en tout secteur. En communiquant mieux, on peut régler de nombreux problèmes et frustrations. J'entends que dans le contrat entre la SNCB et l'État, l'aspect communication entre en ligne de compte. Cela me semble être une bonne chose. Je suis aussi rassurée par le travail spécifique d'amélioration que vous avez demandé à la SNCB et j'espère que, dans les mois et les années à venir, ce genre d'incident, pas très grave mais toujours irritant et frustrant, sera beaucoup moins fréquent pour les usagers.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n° 56005156C et n° 56005177C de M. Julien Matagne sont transformées en questions écrites. La question n° 56005185C de M. Hervé Cornillie est reportée.

22 Vraag van Sam Van Rooy aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nummerplaat met kenteken 7 OKTOBR" (56005197C)

22 Question de Sam Van Rooy à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La plaque d'immatriculation "7 OKTOBR"" (56005197C)

22.01 Sam Van Rooy (VB): Mijnheer de minister, hoe is het mogelijk dat er tot voor kort in Brussel een auto rondreed met de nummerplaat 7 OKTOBR? Dat is een duidelijke verwijzing naar de genocidale, jihadistische terreuraanslag van Hamas, waarbij 1.250 Israëli's werden vermoord en 250 Israëli's werden gegijzeld, de grootste massaslachting op Joden sinds de Holocaust.

Die nummerplaat zou eind vorige week ingetrokken zijn. Kunt u dat bevestigen? Op basis waarvan werd ze ingetrokken? Zijn daar specifieke regels voor? Hoe werd men daarvan op de hoogte gebracht?

Nogmaals, hoe is dat kunnen gebeuren? Hoe lang heeft de betrokken persoon met die nummerplaat kunnen rondrijden? Bestaat er een lijst met namen van gepersonaliseerde nummerplaten die worden geweigerd of die alsnog kunnen worden ingetrokken? Zo ja, wat staat er precies op die lijst? Wordt die lijst ook aangevuld met jihadistische termen zoals 7 oktober?

22.02 Minister Jean-Luc Crucke: Er gelden beperkingen voor gepersonaliseerde nummerplaten, onder meer om verwarring met speciale of buitenlandse platen te vermijden. Daarnaast bestaat er een zwarte lijst van verboden combinaties, die automatisch van toepassing is op elke aanvraag voor een gepersonaliseerde nummerplaat. Combinaties die op die lijst staan, worden automatisch geblokkeerd en kunnen niet worden gereserveerd.

Bij het opstellen van de lijst wordt rekening gehouden met input van de Veiligheid van de Staat (VSSE), die men kan consulteren in geval van vragen over specifieke termen. De lijst wordt voortdurend bijgewerkt.

We maken ook gebruik van artificiële intelligentie om na te gaan of de gevraagde combinaties aanstootgevend kunnen zijn. Als het echter om algemeenheden als een datum gaat, is het moeilijk om de achterliggende intentie te detecteren. Er bestaat geen lijst van geweigerde platen, omdat de meeste weigeringen automatisch gebeuren bij de aanvraag op basis van de zwarte lijst.

Concreet met betrekking tot het door u vermelde geval, heeft mijn kabinet de administratie op 30 april 2025 op de hoogte gebracht. Bovendien heeft de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV) verschillende klachten van burgers ontvangen over de nummerplaat. Op basis van de eerder genoemde regels heeft de DIV, na diverse telefonische contacten met de eigenaar, beslist om de nummerplaat in te trekken. Er werd een nieuwe nummerplaat toegekend en het voertuig werd onder een nieuwe combinatie

ingeschreven.

We hebben het kenteken bij de politie gemeld om te voorkomen dat het nog op een voertuig zou worden gebruikt en het lijkt erop dat het in beslag is genomen door de politie. De nummerplaat 7 OKTOBR zal volgens de wetgeving na vier maanden ambtshalve worden geschrapt. Tot slot verzeker ik u dat mijn administratie die combinatie aan de zwarte lijst zal toevoegen.

22.03 Sam Van Rooy (VB): Uw antwoord stemt mij tevreden, al moet ik er wel aan toevoegen dat elke dag dat iemand met een dergelijke jihadistische nummerplaat kan rondrijden er één teveel is. Ik heb in Antwerpen een wagen gezien met de nummerplaat GAZA. Hoe wordt een dergelijke nummerplaat beschouwd of bestempeld? Wat als er personen beginnen rond te rijden met nummerplaten als HAMAS, HEZBOLLAH, JIHAD, FREE PALESTINE of INTIFADA? Daar stevenen we namelijk op af nu mensen in onze samenleving geobsedeerd zijn door de jihad tegen ons en tegen Israël.

Ik vind het dus zorgwekkend dat het blijkbaar mogelijk is om met een dergelijke nummerplaat rond te rijden en dat er eerst klachten moeten komen om zo'n nummerplaat alsnog in te trekken. Ik wil dat er korter op de bal wordt gespeeld en dat het onmogelijk wordt gemaakt om een nummerplaat te kiezen met dat soort jihadistische termen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

23 Samengevoegde vragen van

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De introductie van de focusflitser in Nederland" (56005211C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het gebruik van de superfocusflitser" (56005228C)
- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Onbemande flitscamera's die meerdere overtredingen kunnen vaststellen" (56005303C)

23 Questions jointes de

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La mise en service des radars "focusflitser" aux Pays-Bas" (56005211C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'utilisation du radar "focusflitser"" (56005228C)
- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les radars automatiques capables de constater diverses infractions" (56005303C)

23.01 Irina De Knop (Open Vld): We hebben in de pers kunnen lezen dat de eerste focusflitser in Nederland in gebruik is genomen. De focusflitser of supercamera kan automatisch gsm-gebruik achter het stuur detecteren. Aan de hand van foto's gemaakt door een camera in de flitser kan het toestel detecteren of iemand de mobiele telefoon vasthoudt tijdens het rijden. De foto's worden nadien ook nog gecontroleerd door een bevoegde persoon. Wie betrapt wordt, krijgt een boete van maar liefst 430 euro. Nederland wil in totaal 50 van die mobiele focusflitsers plaatsen langs zijn wegen.

Mijnheer de minister, in uw beleidsverklaring en naar ik meen ook in uw beleidsnota gaf u aan dat deze regering slimme camera's wil gebruiken om het gebruik van mobiele telefoons op te sporen. Zoals u daarnet aangaf, hebt u ook voor de gordeldracht in dat kader plannen.

In 2020 is er op de Antwerpse Ring al een eerste test geweest door het verkeersinstituut Vias. Een proefproject in vijf politiezones, aangekondigd door uw voorganger, kwam er uiteindelijk niet door onenigheid binnen de vorige regering. Het was ook mijn partij die daarbij op de rem heeft gestaan.

Plant u een proefproject voor het gebruik van de slimme camera's om onder andere het gebruik van mobiele telefoons op te sporen? Wil u de focusflitser die in Nederland geïntroduceerd is, ook in België invoeren?

Hoe garandeert u de privacy van autobestuurders bij het gebruik van een focusflitser?

Welke inbreuken zou u via slimme camera's willen vaststellen? Gaat het enkel om gsm-gebruik of ook om gordeldracht en eventueel andere inbreuken?

23.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

In Nederland werd de voorbije week de zogenaamde super 'focusflitser' in gebruik genomen. Hiermee kan men gedetailleerde beelden in wagens maken. In het kader van de verkeersveiligheid wil men hiermee focussen op het bestrijden van afleiding achter het stuur.

Bij de presentatie van haar beleidsplannen uitte de Arizona-regering reeds haar ambitie om te voorzien in een wettelijk kader dat het mogelijk moet maken om het gebruik van de telefoon achter het stuur vast te stellen met behulp van een onbemand automatisch werkend toestel.

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot het voorzien in een gepast wettelijk kader dat het mogelijk moet maken om het gebruik van de telefoon achter het stuur vast te stellen met behulp van een onbemand automatisch werkend toestel? Wat is de timing ter zake?

Zal de Arizona-regering de focusflitser zoals in Nederland gebruikt wordt ook in België in gebruik nemen? Zo ja, wat is hiervoor de geplande datum van ingebruikname? Over hoeveel stuks gaat het? Wat zal de budgettaire kostprijs van deze toestellen zijn?

Zullen deze toestellen ook gebruikt worden om andere vormen van afleiding in de wagen vast te stellen? Zo ja, over welke vormen van afleiding gaat het dan?

Op welke wijze garandeert de minister dat er inzake privacy en de verwerking van de gemaakte beelden op een correcte manier zal worden omgegaan? Hoe zal dit concreet gebeuren?

23.03 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De voorbije weken kondigden zowel Nederland als Frankrijk sterke investeringen aan in hun cameranetwerk.

In Nederland werd door het eerst de zogenaamde focusflitser in gebruik genomen, een onbemande camera die kan detecteren of iemand een mobiele telefoon vasthoudt. In het verleden werd al een zogenaamde 'MONOcam' gebruikt die dit ook kon vaststellen, maar deze kon enkel gebruikt worden tijdens handhavingsacties waar de politie fysiek bij was. Nederland zal 50 van dit soort focusflitsers installeren.

In Frankrijk is er sprake van liefst 4000 nieuwe vaste camera's, waaronder honderden camera's die in staat zijn om meerdere overtredingen vast te stellen, en onder meer kunnen controleren op gsm-en achter het stuur.

Het federale regeerakkoord spreekt over een proportioneel en doelmatig gebruik van het ANPR-cameranetwerk en andere camera's. Daarnaast schrijft het heel concreet de ambitie in om het gebruik van de telefoon achter het stuur vast te stellen met behulp van onbemande automatisch werkende toestellen.

Vandaar volgende vragen:

Het regeerakkoord schrijft de ambitie in om het gebruik van de telefoon achter het stuur vast te stellen met behulp van onbemande camera's: welke timing heeft de minister hierbij voor ogen?

Voorziet de minister naast het nodige wetgevende werk, ook investeringen in nieuwe camera's?

23.04 Minister Jean-Luc Crucke: Beste collega's, camera's om gsm-gebruik te detecteren, staan zowel vermeld in het regeerakkoord als in mijn beleidsnota. Ik ben natuurlijk van plan om dat project uit te voeren, samen met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie. De modaliteiten moeten nog met hen besproken worden, maar beginnen met een proefproject om de beste technologie te testen, zowel wat effectiviteit als wat de bescherming van de privacy betreft, lijkt me inderdaad een goede aanpak.

Ik kan nog geen timing bepalen voor de implementatie. We zullen beginnen met een technische en juridische analyse. Het gebruik van de telefoon achter het stuur is tot dusver het meest problematische

verschijnsel. Het is een gedrag waarvoor al beeldherkenningstechnologie getest werd, die werkt.

Het gaat echter ook om een inbreuk die uitdrukkelijk in de verkeerswet genoemd wordt, dit in tegenstelling tot andere vormen van afleiding, waarvoor een gedetailleerde analyse van elke situatie noodzakelijk is.

Er moet worden nagegaan in hoeverre de bestuurder niet langer in staat is om al zijn manoeuvres uit te voeren. Daarom acht ik het in dit stadium verkieslijk om onze inspanningen te richten op gsm'en tijdens het rijden en de bijdrage van die technologie uiteindelijk te beoordelen voor we verdere ontwikkelingen overwegen.

Privacy is een kritische succesfactor. Het is van essentieel belang om een juist evenwicht te vinden tussen enerzijds de waarden die we in onze samenleving verdedigen, namelijk ervoor zorgen dat iedereen het recht heeft zich veilig in de openbare ruimte te verplaatsen zonder het risico te lopen gewond te geraken door een bestuurder die afgeleid wordt door zijn of haar telefoon, en anderzijds de vrijheid om van een privéleven te genieten, wat voor elke burger moet worden gegarandeerd.

Een camera moet worden beschouwd als een detectiehulpmiddel ter ondersteuning van wat een bevoegd persoon zou kunnen observeren als hij aan de kant van weg gestationeerd zou zijn. De technische analyse moet natuurlijk nog plaatsvinden, maar ik ben voorstander van een systeem dat elementen van het beeld vervaagt, zodat niet elk detail waarneembaar is. Elementen die niets met de vastgestelde inbreuk te maken hebben worden dan vervaagd, zodat het interieur van een voertuig niet in detail kan worden waargenomen. Ik denk ook aan een verbod op het gebruik van biometrische kenmerken. Controleapparatuur, zoals camera's, is bestemd voor gebruik door de lokale en federale politie. Om die reden wordt elke camera door hun diensten gedekt.

Ik verzoek de minister van Binnenlandse Zaken om meer informatie over deze kwestie te verstrekken. De absolute prioriteit is de detectie van het gebruik van de telefoon aan het stuur. Geschat wordt dat dit gedrag ons een leven per week kost.

Het lijkt mij beter om met dit project te starten en de eerste effecten ervan te beoordelen, voordat we eventueel andere gedragingen aanpakken waarmee we eveneens levens kunnen redden, zoals het niet dragen van de veiligheidsgordel of het niet gebruiken van kinderzitjes.

23.05 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, u zegt dat dit nu in wetgeving moet worden omgezet. Dat is belangrijk, maar u hebt niet geantwoord op mijn vraag binnen welke tijdspanne dat zal gebeuren.

23.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

23.07 Tine Gielis (cd&v): Ik kijk mee uit naar een mogelijke oplossing en heb nu geen verdere vragen. Ik dank u.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het negeren van een rood licht aan spoorwegovergangen" (56005217C)

24 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le non-respect du feu rouge à un passage à niveau" (56005217C)

24.01 Irina De Knop (Open Vld): *Recentelijk hebben we opnieuw meerdere zorgwekkende incidenten gezien waarbij bestuurders van verschillende voertuigen, waaronder een tractor en een bus met kinderen aan boord, het rode licht en andere waarschuwingssignalen aan spoorwegovergangen hebben genegeerd. Infrabel uitte zijn verontwaardiging en benadrukte het levensgevaar van dergelijke overtredingen. De afgelopen jaren vonden meerdere ongevallen plaats door het negeren van een rood licht aan spoorwegovergangen, soms met fatale gevolgen.*

Daarom heb ik de volgende vragen voor u:

Hoe evalueert de minister de huidige sensibiliseringscampagnes rond veiligheid aan spoorwegovergangen? Zijn deze voldoende effectief gebleken?

Hoeveel van de 1.621 overwegen plant Infrabel nog af te schaffen gedurende deze legislatuur?

Hoe vaak wordt het nummer 1711 gebeld op een jaar door mensen die vaststaan op een spoorwegovergang?

Zijn er plannen om de pakkans voor bestuurders die het rode licht negeren te verhogen? Zou de minister technologie zoals camera's kunnen inzetten om dit te verbeteren?

24.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, zoals ik al herhaaldelijk in deze commissie heb gezegd, is het probleem van ongevallen aan spoorwegovergangen in de eerste plaats een maatschappelijke kwestie. Om gevaarlijk gedrag op en nabij spoorwegovergangen te bestrijden, werkt Infrabel – naast de afschaffing van overwegen – op drie fronten: preventie, sensibilisering en repressie.

Wat sensibilisering betreft, kan bij de analyse van de cijfers over ongevallen aan overwegen worden vastgesteld dat bij het merendeel van de ongevallen buiten het havengebied – ongeveer 80 % – mensen betrokken zijn die in de buurt van de overweg wonen en ten onrechte denken dat hen niets kan overkomen. Het niet-naleven van de verkeersregels en van de signalisatie – rood licht, slagboom en belsignaal – blijft de belangrijkste oorzaak van ongevallen. Ongeveer 50 % valt daaraan te wijten.

Het roekeloze gedrag van weggebruikers die toch proberen de overweg over te steken terwijl er te veel verkeer is om dat veilig te doen, vormt een andere belangrijke oorzaak van ongevallen aan overwegen. Ongeveer 35 % van de ongevallen heeft daarmee te maken. Het is dus vooral dat gevaarlijk gedrag dat moet veranderen. Daarom beoordeel ik de huidige bewustmakingscampagnes over de veiligheid aan overwegen als positief. Ze zijn cruciaal om de verkeerde perceptie te veranderen en de veiligheid te verbeteren.

Infrabel legt geen specifieke doelstellingen vast voor het aantal overwegen dat deze legislatuur moet worden verwijderd. De nadruk ligt op het verminderen van het risico op ongevallen, eerder dan op het bereiken van een bepaald aantal verwijderingen.

Infrabel heeft 260 overwegen verwijderd sinds 2010 en 422 sinds de oprichting in 2005. Het verwijderen van een overweg hangt af van verschillende factoren, onder andere de toegewezen budgetten, de verstrekking van vergunningen en de beschikbare spooronderbreking. Infrabel werkt samen met de lokale autoriteiten en belanghebbenden voor elk verwijderingsproject, rekening houdend met de mobiliteitsdoelstellingen van de verschillende weggebruikers.

Het nummer 1711, bedoeld voor mensen die vastzitten op een overweg, is een essentieel veiligheidsinstrument. Vorig jaar werd over dat nummer een campagne gelanceerd om de kennis over dat nummer bij het grote publiek te verbeteren. Op nationaal niveau voerde Infrabel vier evaluaties uit van de oproepen via 1711, gedurende 10 dagen in 2024 en 2025. In februari 2024 ontving Infrabel 227 oproepen via het nummer. In augustus 2024 waren dat er 195, in november 2024 253 en in januari 2025 341.

Het gebruik van het nummer 1711 heeft inderdaad geholpen om verschillende incidenten te vermijden als gevolg van gevaarlijk gedrag bij spoorwegovergangen. Van half oktober 2024 tot januari 2025 waren er 12 gevallen waarbij het treinverkeer moest worden stilgelegd na het alarm GSM-R en 10 gevallen waarbij het treinverkeer moest worden stilgelegd zonder het alarm GSM-R.

Infrabel is van plan om bepaalde overwegen uit te rusten met ANPR-camera's en Warning Boxen om de veiligheid te verbeteren. In het kader van het proefproject is echter gebleken dat sommige specificaties, door de wetgever voorzien, een aanpassing van de wetgeving vereisen. Volgens de ontvangen informatie van de infrastructuurbeheerder is de goedkeuring van het wijzigingsproject van het KB aangenomen.

24.03 **Irina De Knop** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik onderschrijf mee het enorme belang om verder aan de problematiek te werken. In dit geval is het

gebruik van ANPR-camera's, of andere camera's, inderdaad aangewezen. We moeten echter ook preventief blijven werken om mensen ervan te overtuigen dat het negeren van het rode lichtsignaal nefast is.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

25 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het beheer van stations in een geliberaliseerde context" (56005218C)

25 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gestion des gares dans un contexte de libéralisation" (56005218C)

25.01 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, in uw beleidsnota haalt u aan dat u in 2025 de resultaten zult analyseren van de studie van de FOD Mobiliteit en Vervoer over pilootprojecten voor het binnenlandse reizigersvervoer in België. Op basis daarvan zullen opties worden geïdentificeerd die het best tegemoetkomen aan de specifieke kenmerken en behoeften van het openbaar spoorvervoer in ons land.

Die scenario's voorzien een geleidelijke invoering, op experimentele basis, van een concurrerende aanbestedingsprocedure voor openbaredienstcontracten voor spoorvervoer. Het uiteindelijke doel is een nauwkeurig tijdschema opstellen voor de hervormingen die nodig zijn om de toekomst van de openbare dienst te verzekeren na 2032, wanneer het huidige contract van de NMBS afloopt.

Hoe ziet u het beheer van de stations in een geliberaliseerde context? Zal dat bij de NMBS of bij Infrabel blijven of komt dat in de handen van het bedrijf dat het contract wint? Zult u kijken naar de manier waarop andere landen dat organiseren? Houdt u rekening met de commercialisering van stations en hun rol in de bredere stadsplanning? Zullen de stations tijdens de mogelijke pilootprojecten die deze legislatuur worden georganiseerd in concessie van de NMBS blijven?

25.02 Minister Jean-Luc Crucke: De verschillende mogelijkheden die in de studies van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer worden opgesomd, moeten worden onderzocht om na te gaan wat de meest geschikte zijn, rekening houdend met de kenmerken van het spoornet en de verplichtingen om te voldoen aan de Europese regels die van toepassing zijn op de organisatie van het openbare personenvervoer per spoor.

Het onderzoek is nog maar net begonnen. Daarom is het te vroeg om commentaar te geven op de principes die aangenomen zullen worden voor het beheer van de stations. Momenteel maakt het beheer van de stations deel uit van de openbaredienstverplichtingen toevertrouwd aan de NMBS in het kader van het openbaredienstcontract 2023-2032. De nadruk ligt op de verbetering van de intermodaliteit in en rond de stations. Dat is echter niet in tegenspraak met een eventueel proefproject voor de uitvoering van bepaalde spoorwegdiensten na een concurrerende inschrijvingsprocedure.

25.03 Irina De Knop (Open Vld): Bedankt voor uw antwoorden, mijnheer de minister.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

26 Questions jointes de

- Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'augmentation du nombre d'accidents impliquant des trottinettes électriques" (56005252C)

- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les accidents impliquant des trottinettes électriques et des motos" (56005304C)

26 Samengevoegde vragen van

- Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toename van het aantal ongevallen met e-steps" (56005252C)

- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ongevallen met e-steps en motorrijders" (56005304C)

26.01 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, recent publiceerde Vias institute officiële cijfers over

het aantal verkeersdoden, dat sinds het begin van de jaren zeventig teruggevallen blijkt te zijn tot het laagste cijfer ooit, namelijk 455. Opvallend daarbij is dat die daling zich niet heeft doorgezet bij motorrijders en e-stepgebruikers, waaruit duidelijk blijkt dat bijkomende maatregelen zich opdringen.

In het regeerakkoord zijn al heel wat maatregelen in die context opgenomen, zoals de homologatie en de snelheidsbeperking van e-steps, het op punt stellen van de regelgeving rond fatbikes en een verbod op de meest onveilige e-steps, zoals e-steps met te kleine wielen of e-steps die te hoge snelheden kunnen ontwikkelen.

Mijnheer de minister, welke concrete maatregelen plant u en wat is daarvoor de timing?

26.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Gielis, de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer zijn inderdaad zorgwekkend, in het bijzonder voor de stijging van het aantal verkeersdoden bij motorrijders en e-stepgebruikers. Naast de regels die sinds 1 juli 2022 gelden voor het gebruik van elektrische steps, ondersteun ik de ontwikkeling van specifieke veiligheidseisen voor elektrische steps en andere voortbewegingstoestellen.

De Europese Commissie heeft immers een studie uitgevoerd naar verschillende opties voor een geharmoniseerd regelgevingskader voor lichte elektrische voertuigen die nog niet onder een specifieke wetgeving vallen. Die studie zou op middellange termijn kunnen leiden tot een voorstel van Europese verordening. Mijn administratie zal zeker nauw betrokken zijn bij de ontwikkeling van die nieuwe technische voorschriften.

In afwachting van een eventueel Europees initiatief heb ik mijn administratie gevraagd om in 2025 een vergelijkend onderzoek uit te voeren naar de nationale regelgevende kaders voor lichte elektrische voertuigen in de lidstaten die ze al hebben opgestart.

Indien de Europese Commissie in de tussentijd nog steeds geen ontwerp van geanalyseerde verordening heeft ingediend, zal ik vervolgens de haalbaarheid onderzoeken om in België, in overleg met de gewesten en de Benelux, een nationaal kader te definiëren voor de goedkeuring van die toestellen. De ontwikkeling van technische veiligheidseisen voor elektrische steps en andere voortbewegingstoestellen, waarbij met name rekening wordt gehouden met een snelheidslimiet en een massalimiet, zal ongetwijfeld bijdragen tot het verminderen van de frequentie en de ernst van de ongevallen met die toestellen.

Inzake de aanwezigheid van niet-conforme toestellen op de openbare weg, wat vaak met een hoger ongevalrisico gepaard gaat, onderzoek ik met mijn collega-minister van Economie, verantwoordelijk voor het markttoezicht op die toestellen, in welke mate mijn administratie kan meewerken aan een nieuw controlecampagnerecht op voortbewegingstoestellen die op de markt zijn gebracht.

Ongevallen met motorrijders vinden globaal genomen in andere omstandigheden plaats dan de e-stepongevallen. Er gaan vaak heel hoge snelheden mee gepaard met dikwijls ook eenzijdige ongevallen zonder tegenpartij, bijvoorbeeld in scherpe bochten, op de autostrade of door veranderde structurele obstakels. Het rijden onder invloed is hier helaas ook een aandachtspunt.

Motorrijders zijn in bepaalde periodes van het jaar meer dan anders op de openbare weg aanwezig. Ik ondersteun de gewestelijke sensibiliseringscampagne die herinnert aan de aanwezigheid van motorrijders op de weg. Het is een punt dat ik met mijn gewestelijke collega's tijdens de volgende IMC Mobiliteit zal bespreken.

Een van de specifieke punten uit de enquête van het Vias institute is het dragen van een helm. Zoals ik al vermeldde tijdens de parlementaire commissie van 13 mei jongstleden, gaat het hier om een complexe problematiek, vooral inzake steps die vrij worden gedeeld. De combinatie van verhuur op zeer korte termijn met het ter beschikking stellen van een helm in goede staat, ook wat de hygiëne betreft, is niet eenvoudig te beoordelen. Bovendien is het risico op blessures met een step groter dan met de fiets. Dat heeft te maken met de positie van het hoofd en het zwaartepunt ten opzichte van het stuur, maar ook met de grootte van de wielen. Dat alles maakt het evenwicht onstabiel. Ik zal dat punt zeker met mijn gewestelijke collega's bespreken.

Handhavingsinspanningen zijn volgens mij essentieel, onder andere om vast te stellen of de

bestuurders al dan niet rijden onder invloed van alcohol of drugs en om vast te stellen of de motorfiets technisch voldoet. Op mijn vraag voert het Vias institute ook wetenschappelijk onderzoek uit naar motorongevallen, zodat we de uitlokkende factoren van die ongevallen beter leren kennen en gepast kunnen optreden.

26.03 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, ik stel vast dat er al heel wat acties op verschillende fronten in gang zijn gezet. Hopelijk komt dat op een bepaald moment allemaal samen, zodat we een goed kader kunnen uitbouwen en we ook voor die weggebruikers de veiligheid kunnen garanderen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

27 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De communicatie tijdens een verstoorde avondspits door een brand in Vilvoorde" (56005299C)

27 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La communication lors des perturbations en heure de pointe liées à un incendie survenu à Vilvorde" (56005299C)

27.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, afgelopen donderdag kwam de plenaire vergadering uitzonderlijk vroeg ten einde. Ik keek er dus uit naar uit om thuis van een vrije avond te genieten, maar toen ik in het station stond te wachten, zag ik de vertraging van mijn trein almaar oplopen. Die vertraging was te wijten aan een grote brand in een industriegebouw vlak naast de spoorlijn, waardoor alle treinverkeer tussen Vilvoorde en Mechelen werd onderbroken. De NMBS noch Infrabel kan daar iets aan doen, maar op zo'n moment is het wel cruciaal om de reiziger voldoende informatie te verstrekken. De eerste informatie was echter bijzonder moeilijk te vinden. De eigen ervaring is altijd de beste les.

Ik heb voortdurend informatie gezocht op de app, waar ik werd aangeraden om lijn 82 of lijn 28 van De Lijn te nemen. Informatie over het vertrekpunt of de bestemming van die bus was er echter niet. Aangezien de app vermeldde dat er vervangbussen waren in Brussel-Noord, ben ik in dat station afgestapt en samen met een andere reiziger tevergeefs op zoek gegaan naar die vervangbussen. Ondertussen werd meegedeeld dat de treinen niet verder zouden rijden dan het station van Schaarbeek. Men verwees de reizigers dus door naar die bussen, maar andere reizigers zeiden dan weer dat er toch nog treinen zouden rijden. Uiteindelijk heb ik via een omweg toch een trein kunnen nemen en ben ik met een beperkte vertraging van een halfuur thuisgeraakt.

Over die vertraging gaat het echter niet. Het gaat over de communicatie, die op dat moment eigenlijk volledig ontbrak. De informatie op de app sprak tegen wat er werd omgeroepen in het station. Als men in het station Brussel-Noord de aangekondigde vervangbussen niet vindt, waar dan wel? Dat station zou toch belangrijk genoeg moeten zijn om reizigers op te vangen en de weg te wijzen. Er was echter niemand aanwezig om informatie te geven. Op de infoborden stond dan weer andere informatie. Het was dus bijzonder onduidelijk. De correctste informatie heb ik in een krantenbericht gevonden. Ik heb ook gezien dat er drie Belgapersberichten van de NMBS werden verstuurd. De meeste mensen hebben echter geen toegang tot Belga. Vervolgens heb ik op sociale media naar informatie gespeurd, maar daar was niets terug te vinden.

Waarom liep die communicatie zo fout? Is er uitzonderlijk iets misgelopen? Was het een uitzonderlijke situatie?

Wat mij vooral opviel, was dat de sociale media niet meer gebruikt werden als communicatiekanaal. Nochtans was dat tot voor kort nog wel het geval. Er is hier zelfs nog een debat geweest over de vraag of de NMBS Twitter zou verlaten of niet.

Zijn sociale media nog altijd een communicatiekanaal? Zou het niet aangewezen zijn dat de NMBS daar opnieuw meer op inzet?

27.02 Minister Jean-Luc Crucke: Het klopt dat er op donderdag 22 mei een incident plaatsvond ter hoogte van Eppegem, waar een brand langs het spoor zorgde voor ernstige hinder tussen Mechelen en Vilvoorde en bij uitbreiding op de lijn Antwerpen-Mechelen-Brussel.

De spoorverbinding tussen Antwerpen en Brussel bestaat uit twee parallelle lijnen, lijn 25 voor de snelle treinen en lijn 27 voor de stoptreinen. Al snel werd duidelijk dat beide lijnen getroffen zouden worden midden in de avondspits. Daarom werd rond 16.25 uur beslist het treinverkeer tussen Mechelen en Vilvoorde tijdelijk volledig te onderbreken. Daardoor konden er geen treinen meer stoppen in Epepegem, Weerde en Hofstade. Op de snellere verbinding via lijn 25 konden wel grotendeels treinen blijven rijden, maar door omleidingen en aangepaste circulatie was er sprake van aanzienlijke vertragingen.

Bij zulke storingen werkt NMBS zo snel mogelijk een aangepast vervoersplan uit, al neemt dat logischerwijs enige tijd in beslag. Vanaf het moment van de onderbreking heeft de NMBS via alle reguliere communicatiekanalen geïnformeerd: de NMBS-app, de website met de realtime reisplanner, de pagina 'werken en storingen' op nmbs.be, omroepberichten en crisisschermen in de stations, ook buiten de directe zone, mededelingen in de trein zelf, via de treinbegeleiders, en updates via de pers. De reizigers werden steeds doorverwezen naar de NMBS-reisplanner, waar ze persoonlijk reisadvies konden raadplegen.

Voor een alternatief werd een snelle samenwerking opgezet met de Lijn. De lijnen L28 en L82 werden voorgesteld als vervangend traject tussen Mechelen en Vilvoorde. Vervolgens zijn er ook NMBS-ervangbussen ingelegd, die beschikbaar waren vanaf ongeveer 17.15 uur. De informatie over de bushaltes werd meteen via de gekende kanalen verspreid, inclusief de reisplanner. Later werd ook MIVB-buslijn 58, tussen Brussel-Noord en Vilvoorde, als alternatief gecommuniceerd. Omstreeks 17.30 uur werd de prognose voor herstel vastgelegd op 21.30 uur. Het treinverkeer werd rond dat tijdstip effectief zonder beperkingen hervat.

De NMBS blijft inzetten op het gebruik van sociale media, maar niet alle platformen lenen zich tot gerichte communicatie bij verstoord treinverkeer.

Facebook wordt bijvoorbeeld niet gebruikt voor realtime-updates, omdat het technisch niet mogelijk is om doelgericht te communiceren met specifieke reizigersgroepen op basis van hun traject. Bovendien bepaalt het algoritme van Facebook zelf welke berichten zichtbaar zijn, wat betrouwbare en tijdige informatieverstrekking bemoeilijkt.

Zoals ik daarnet al zei – ik heb dat ook een paar keer persoonlijk mogen ervaren – moet de NMBS zich op dat vlak verbeteren. Ik heb daarover ook enkele boodschappen aan de NMBS overgemaakt.

27.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Ik kan me voorstellen dat dat veel ongemak heeft veroorzaakt en het is niet zo dat de NMBS of Infrabel in dezen specifieke situatie schuld treft. Daarvoor heb ik alle begrip en het is goed dat er snel naar oplossingen wordt gezocht.

De informatie werd echter niet correct verstrekt. Ik ben uitgestapt in Brussel-Noord en heb op dat moment voortdurend informatie gecheckt. Ik was daar dus aanwezig en er was in de verste verte geen bus te vinden. Men wist niet waarheen men werd doorverwezen. De communicatie via de omroepberichten in het station week daarenboven af van wat op de schermen werd weergegeven en verschilde ook van wat op dat moment in de app stond. Er waren dus drie verschillende boodschappen. Het was dus eigenlijk een kwestie van gokken en kiezen welke optie men zou nemen.

Ik ben achteraf blij dat ik bij de trein gebleven ben, want ik weet dat mensen die uiteindelijk een lijnbus genomen hebben drie kwartier langer onderweg waren. Die bussen vertrokken ook enkel vanuit Vilvoorde. Ik stond immers in Brussel-Noord en kreeg het advies om de buslijnen te nemen, maar die stoppen daar niet. Daarover moet echt meer duiding worden gegeven.

Wat de sociale media betreft, lenen niet alle kanalen lenen zich voor dit soort situaties. Facebook werd vermeld, maar de NMBS is van Twitter overgestapt op Bluesky. Er werd evenwel geen skeet gestuurd. Er was geen informatie. Er staan alleen een paar reclameboodschappen op de Bluesky van de NMBS. Er is dus werk aan de winkel om daar meer op in te zetten.

27.04 Minister Jean-Luc Crucke: Ik vind uw ervaring belangrijk. Ik had hetzelfde gevoel toen collega Pirson het erover had. Ik zal aan mijn mensen bij de NMBS vragen u te ontvangen, zodat ze uw precieze ervaring kunnen horen. Misschien is er een verschil tussen wat er gezegd is en hoe de mensen het beleven. U had een slechte ervaring. Dat is zo. Zo hebt u het gevoeld en beleefd. U zou ook gehoord moeten worden door de NMBS. Ik zal dat vragen.

27.05 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dank daarvoor. Ik heb op dat moment heel veel printscreens genomen, dus ik heb wel wat informatie verzameld om het op een goede manier over te maken.

De **voorzitter**: Ik heb ook wel enkele schermafbeeldingen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

28 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De controle op zwartrijders" (56005302C)

28 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le contrôle des resquilleurs" (56005302C)

28.01 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, recent berichtte de NMBS dat in 2024 bijna 700.000 treinreizigers werden betrapt zonder ticket, een stijging met maar liefst 40 % in vergelijking met 2023. De redenen waarom reizigers geen ticket hadden, waren heel divers.

Op die manier loopt de NMBS heel wat inkomsten mis. Staat daar een actieplan tegenover?

28.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mevrouw Gielis, in 2024 stelde de NMBS een stijging vast van het aantal vastgestelde inbreuken op vervoerbewijzen. Het gaat daarbij niet alleen om zwartrijden, maar ook om reizigers die hun vervoerbewijs waren vergeten.

De toename houdt echter rechtstreeks verband met de intensifiëring van de controles, die aanzienlijk zijn opgevoerd, met name in het tweede jaardeel. De verhoogde controleactiviteit is onder meer te danken aan de introductie van de DiTA-smartphones, waarmee treinbegeleiders sneller en efficiënter vervoerbewijzen kunnen controleren. De toestellen zijn technologisch geavanceerder dan hun voorgangers, waardoor een groter aantal tickets kan worden gescand. Daarnaast werd er extra ingezet op coaching en begeleiding van het treinpersoneel, in combinatie met een actieplan ter bestrijding van fraude.

Bovendien is ook het aantal reizigers toegenomen, met name van degenen die reizen met biljetten. In die groep werden de meeste vaststellingen gedaan.

Hoewel het moeilijk blijft om het precieze aantal zwartrijders te bepalen, schat de NMBS op basis van steekproeven dat meer dan 5 % van de reizigers niet in het bezit is van een geldig vervoersbewijs. Dat fenomeen heeft een aanzienlijke financiële impact. Tot op heden hebben bijna 65.000 van de vastgestelde inbreuken geleid tot een administratieve boete. In de andere gevallen konden de reizigers alsnog een geldig abonnement voorleggen of kozen ze voor een voorstel tot regularisatie. In ongeveer 20 % van de gevallen kon de rechter onvoldoende identificatiegegevens verzamelen om aan de inbreuk een administratief gevolg te geven. Indien een opgelegde boete niet wordt betaald, wordt het dossier overgelegd aan een gerechtsdeurwaarder of aan het parket. Voor veelplegers is enkel strafrechtelijke vervolging mogelijk, zoals bepaald in de wet van 27 april 2018.

De NMBS blijft inzetten op een continue verbetering van haar controlemiddelen en -processen. Wanneer een vervoersbewijs ontbreekt of onleesbaar is, blijkt in de meeste gevallen sprake te zijn van frauduleus gedrag – de chip op de mobiele kaart werd bijvoorbeeld beschadigd – of van nalatigheid waarbij de reiziger het ticket onopzettelijk vergat of onjuist bewaarde.

Als minister van Mobiliteit kan ik u meedelen dat de NMBS inzet op communicatiecampagnes, zowel op de treinen als in de stations, met de bedoeling reizigers bewust te maken van het belang van reizen met een geldig vervoersbewijs om zodoende een regularisatie of een administratieve boete te vermijden.

28.03 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

29 **Samengevoegde vragen van**

- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stokkende modal shift" (56005196C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het mislukken van de modal shift" (56005231C)

29 **Questions jointes de**

- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le transfert modal en perte de vitesse" (56005196C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'échec du transfert modal" (56005231C)

29.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, de resultaten van een recent Vlaams onderzoek van oktober 2023 tot oktober 2024 naar het verplaatsingsgedrag tonen aan dat het aandeel van de duurzame verplaatsingen recent van 49 % naar 46,9 % is gedaald. Het aandeel van de auto daarentegen steeg tot 51,8 %. Dat is toch wel opmerkelijk, zeker na de passage van de ecologische vivaldiregering, waarin verschillende groene partijen vertegenwoordigd waren. Een van haar voornaamste doelstellingen was het realiseren van een modal shift. Ondanks de talrijke opgelegde maatregelen, leidde dat tot dergelijke resultaten.

Mijnheer de minister, hoe evalueert u de resultaten van het Vlaams onderzoek naar het verplaatsingsgedrag? Op welke wijze verklaart u de afname van het aandeel van de duurzame verplaatsingswijzen? Hoe verklaart u de toename van het autogebruik? Welke conclusies trekt u uit die resultaten? Zullen die resultaten een invloed hebben op het beleid dat u als minister zult voeren?

29.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Ik kan logischerwijze alleen vaststellen dat de resultaten vrij gelijkaardig zijn aan de laatste resultaten die de FOD Mobiliteit verzamelde in het kader van de online enquête over het verplaatsingsgedrag van de Belgen.

Met betrekking tot de modal shift, zien we dat er meer duurzame verplaatsingen plaatsvinden, 46 %, bijna 47 %, in het laatste Vlaams onderzoek voor de pandemie. De modal shift neemt dus toe. Het aantal verplaatsingen in Vlaanderen met de fiets neemt verder toe en ook het gebruik van het openbaar vervoer in Vlaanderen herstelt zich tot het niveau van voor de coronapandemie.

Zoals u zelf aangeeft in uw vraag, toont het nieuwe Vlaams onderzoek naar het verplaatsingsgedrag aan dat de fiets een steeds belangrijkere rol in onze mobiliteit speelt. Maar liefst 18,5 % van de verplaatsingen in Vlaanderen gebeurt met de fiets. Vooral voor woon-werkverkeer kiezen de Vlamingen vaker voor een elektrische fiets dan voor een gewone fiets.

Dat resultaat wordt bevestigd in de federale enquête over het woon-werkverkeer, waar we zien dat er ook een stijging is van het aantal verplaatsingen met de fiets. Dat betekent dus dat de fiets wel verplaatsingen naar het werk met de auto vervangt.

Voor de fiscaliteit verwijs ik u door naar mijn collega-minister van Financiën. Ik verwijs echter ook naar het nieuwe federale regeerakkoord, waarin het bestaande mobiliteitsbudget wordt hervormd tot een mobiliteitsbudget voor iedereen. Zoals vastgelegd in het paasakkoord, werken we momenteel bovendien aan een tekst die ervoor zorgt dat het mobiliteitsbudget systematisch door de werkgevers aan de werknemers wordt voorgesteld als mogelijkheid wanneer zij recht hebben op een bedrijfswagen. Het is de bedoeling dat die bepaling op 1 januari 2026 in werking treedt. Ik hoop dus dat ik op de steun van uw partijen kan rekenen, zodat het mobiliteitsbudget voor iedereen een echte stap vooruit betekent en bijdraagt tot de modal shift die door deze regering wordt aangemoedigd.

Gezien de verdeling van de verantwoordelijkheden inzake mobiliteit in België reken ik ook op mijn regionale collega's die verantwoordelijk zijn voor Mobiliteit om alle gepaste maatregelen te treffen om de modal shift aan te moedigen. Persoonlijk besteed ik bijzondere aandacht aan een nauwe samenwerking met de gewestelijke ministers die verantwoordelijk zijn voor Mobiliteit. Daarom organiseer ik eens per kwartaal een interministeriële conferentie van de ministers van Mobiliteit, de IMC Mobiliteit, om belangrijke thema's zoals intermodaliteit, verkeersveiligheid, actieve mobiliteit en toegankelijkheid te bespreken. Samen hebben we al voor heel 2025 de data voor de vergaderingen van de IMC Mobiliteit vastgelegd.

Fietsinfrastructuur is een gewestelijke materie, maar in het federaal regeerakkoord wordt bepaald dat vacante spoorwegbermen ter beschikking worden gesteld voor de aanleg van fietssnelwegen. Ik zal daar zeker bijzondere aandacht aan besteden in het kader van het opstellen van een plan voor de promotie van de fiets, dat zoals voorzien in het regeerakkoord momenteel wordt voorbereid.

De bevordering van de modal shift naar de trein, maar ook naar de fiets, is een belangrijke uitdaging in deze legislatuur. We zijn echter tegen de confrontatie tussen de verschillende vervoersmiddelen en moedigen juist aan om het transportmiddel te kiezen dat het beste past bij de behoeften van de gebruiker.

29.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, met betrekking tot de evaluatie van de resultaten deel ik uw mening niet. Ik vind ze behoorlijk tegenvallen, zeker gezien het beleid in de vorige legislatuur.

Het is natuurlijk geen of-ofverhaal, het is een en-enverhaal van verschillende maatregelen. Een mobiliteitsbudget hervormen en toegankelijk maken voor iedereen, kan een stap in de goede richting zijn, maar het is niet genoeg. Er is meer nodig dan dat. Er is vooral een belangrijke rol weggelegd voor het openbaar vervoer. Uiteraard gaat het dan ook over de trein: een goede dienstverlening, stiptheid, betrouwbaarheid, veiligheid en comfort. Er moet ook een goede afstemming zijn met de andere vervoersmiddelen, onder andere op gewestelijk niveau.

Dat is allemaal nodig, zodat de treinreiziger op een betrouwbaar openbaar vervoer kan rekenen, in alle comfort en dus niet met natte autoparkings aan stations. Daarop moet massaal worden ingezet, want het openbaar vervoer zal essentieel zijn om de modal shift te realiseren.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: De heer Tas is niet aanwezig voor zijn vraag nr. 56005312C, dus we komen aan het einde van deze vragensessie. Ik bedank alle vraagstellers en de minister en zijn assistent voor hun aanwezigheid en de vragen en antwoorden. Ik bedank ook de diensten van de Kamer, het commissiesecretariaat en de tolken voor hun goede werk.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.13 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18 h 13.*